

GAZZETTA UFFICIALE



DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Giovedì, 4 novembre 2021

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

Regolamento delegato (UE) 2021/1422 della Commissione, del 26 aprile 2021, che modifica il regolamento delegato (UE) 2019/624 per quanto riguarda la certificazione in caso di macellazione presso l'azienda di provenienza (21CE2431).....	Pag. 1
Regolamento delegato (UE) 2021/1423 della Commissione, del 21 maggio 2021, che stabilisce le modalità dettagliate, a norma della direttiva (UE) 2021/555 del Parlamento europeo e del Consiglio, per lo scambio sistematico, con mezzi elettronici, di informazioni relative alle autorizzazioni rifiutate di acquisizione o detenzione di talune armi da fuoco (21CE2432).....	Pag. 3
Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1424 della Commissione, del 31 agosto 2021, relativo al rinnovo dell'autorizzazione di un preparato di <i>Enterococcus faecium</i> DSM 7134 come additivo per mangimi destinati a polli da ingrasso e che abroga il regolamento (UE) n. 998/2010 (titolare dell'autorizzazione Lactosan GmbH & Co KG) (21CE2433).....	Pag. 9
Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1425 della Commissione, del 31 agosto 2021, relativo all'autorizzazione del chelato di manganese di lisina e di acido glutammico come additivo per mangimi destinati a tutte le specie animali (21CE2434).....	Pag. 12
Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1426 della Commissione, del 31 agosto 2021, relativo all'autorizzazione della proteasi serinica prodotta da <i>Bacillus licheniformis</i> (DSM 19670) come additivo per mangimi destinati a polli da ingrasso (titolare dell'autorizzazione DSM Nutritional Products Ltd., rappresentata nell'Unione da DSM Nutritional Products Sp.z.o.o.) (21CE2435).....	Pag. 17
Decisione di esecuzione (UE) 2021/1427 della Commissione, del 21 maggio 2021, riguardante un progetto pilota per attuare le disposizioni in materia di cooperazione amministrativa relative alle autorizzazioni rifiutate di cui alla direttiva (UE) 2021/555 del Parlamento europeo e del Consiglio attraverso il sistema di informazione del mercato interno (21CE2436).....	Pag. 20
<i>Pubblicati nel n. L 307 del 1° settembre 2021</i>	
Decisione (UE) 2021/1428 della Commissione, del 24 febbraio 2020, relativa all'aiuto di Stato SA. 31662 — C/2011 (ex NN/2011) cui la Romania ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto internazionale di Timișoara — Wizz Air [notificata con il numero C(2021) 1065] (21CE2437).....	Pag. 23



<u>Regolamento interno del comitato di vigilanza dell'OLAF (21CE2438).....</u>	<i>Pag.</i> 88
<i>Pubblicati nel n. L 308 del 1° settembre 2021</i>	
<u>Regolamento delegato (UE) 2021/1429 della Commissione, del 31 maggio 2021, che modifica il regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati sui veicoli pesanti nuovi che devono essere monitorati e comunicati dagli Stati membri (21CE2439).....</u>	<i>Pag.</i> 97
<u>Regolamento delegato (UE) 2021/1430 della Commissione, del 31 maggio 2021, che integra il regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio precisando i dati che gli Stati membri sono tenuti a comunicare ai fini della verifica delle emissioni di CO2 e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi (21CE2440).....</u>	<i>Pag.</i> 99
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1431 della Commissione, del 1° settembre 2021, relativo all'autorizzazione della muramidasi prodotta da Trichoderma reesei DSM 32338 come additivo per mangimi destinati a suinetti svezzati (titolare dell'autorizzazione DSM Nutritional Products Ltd., rappresentata nell'Unione da DSM Nutritional Products Sp. z o.o.) (21CE2441).....</u>	<i>Pag.</i> 101
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1432 della Commissione, del 1° settembre 2021, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di alcuni tipi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato pre-compresso e postcompresso originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (21CE2442).....</u>	<i>Pag.</i> 104
<i>Pubblicati nel n. L 309 del 2 settembre 2021</i>	
<u>Raccomandazione (UE) 2021/1433 della Commissione, del 1° settembre 2021, sulle procedure di valutazione della conformità e di vigilanza del mercato nel contesto della minaccia rappresentata dalla COVID-19 (21CE2443).....</u>	<i>Pag.</i> 131
<i>Pubblicata nel n. L 310 del 2 settembre 2021</i>	
<u>Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1434 della Commissione, del 2 settembre 2021, che chiude un riesame dei regolamenti di esecuzione (UE) n. 443/2011 e (UE) n. 444/2011 del Consiglio che estendono il dazio compensativo definitivo e il dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biodiesel spedito dal Canada (21CE2444).....</u>	<i>Pag.</i> 132
<i>Pubblicato nel n. L 311 del 3 settembre 2021</i>	
<u>Decisione (PESC) 2021/1435 del comitato politico e di sicurezza, del 26 agosto 2021, relativa alla nomina del comandante della forza della missione dell'UE per la missione militare di formazione dell'Unione europea in ambito PSDC nella Repubblica centrafricana (EUTM RCA) e che abroga la decisione (PESC) 2020/1250 (EUTM RCA/1/2021) (21CE2445).....</u>	<i>Pag.</i> 135
<u>Decisione di esecuzione (UE) 2021/1436 della Commissione, del 31 agosto 2021, che modifica la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose al fine di autorizzare determinate deroghe nazionali [notificata con il numero C(2021) 6156] (21CE2446).....</u>	<i>Pag.</i> 137
<i>Pubblicate nel n. L 312 del 3 settembre 2021</i>	
<u>Decisione (UE) 2021/1437 della Banca centrale europea, del 3 agosto 2021, che modifica la decisione (UE) 2017/934 sulla delega delle decisioni in materia di significatività dei soggetti vigilati (BCE/2021/33) (21CE2447).....</u>	<i>Pag.</i> 170
<u>Decisione (UE) 2021/1438 della Banca centrale europea, del 3 agosto 2021, che modifica la decisione (UE) 2017/935 sulla delega del potere di adottare decisioni in materia di professionalità e onorabilità e sulla verifica dei requisiti di professionalità e onorabilità (BCE/2021/34) (21CE2448).....</u>	<i>Pag.</i> 172



Decisione (UE) 2021/1439 della Banca centrale europea, del 3 agosto 2021, che modifica la decisione (UE) 2018/546 sulla delega del potere di adottare decisioni in materia di fondi propri (BCE/2021/35) (21CE2449).....	Pag. 177
Decisione (UE) 2021/1440 della Banca centrale europea, del 3 agosto 2021, che modifica la decisione (UE) 2019/1376 sulla delega del potere di adottare decisioni concernenti il rilascio del passaporto, l'acquisizione di partecipazioni qualificate e la revoca di autorizzazioni degli enti creditizi (BCE/2021/36) (21CE2450)	Pag. 183
Decisione (UE) 2021/1441 della Banca centrale europea, del 3 agosto 2021, che modifica la decisione (UE) 2019/322 sulla delega del potere di adottare decisioni concernenti poteri di vigilanza conferiti dalla normativa nazionale (BCE/2021/37) (21CE2451).....	Pag. 186
Decisione (UE) 2021/1442 della Banca centrale europea, del 3 agosto 2021, sulla delega del potere di adottare decisioni relative ai modelli interni e relative alla proroga di termini (BCE/2021/38) (21CE2452)	Pag. 191
Decisione (UE) 2021/1443 della Banca centrale europea, del 26 agosto 2021, che nomina i capi delle unità operative cui è delegata l'adozione di decisioni sui modelli interni e sulla proroga di termini (BCE/2021/40) (21CE2453).....	Pag. 199
<i>Pubblicate nel n. L 314 del 6 settembre 2021</i>	

RETTIFICHE

Rettifica del regolamento delegato (UE) 2019/934 della Commissione, del 12 marzo 2019, che integra il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le zone viticole in cui il titolo alcolometrico può essere aumentato, le pratiche enologiche autorizzate e le restrizioni applicabili in materia di produzione e conservazione dei prodotti vitivinicoli, la percentuale minima di alcole per i sottoprodotti e la loro eliminazione, nonché la pubblicazione delle schede dell'OIV (GU L 149 del 7 giugno 2019) (21CE2454).....	Pag. 201
<i>Pubblicata nel n. L 309 del 1° settembre 2021</i>	
Rettifica del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione (GU L 334 del 31 dicembre 2018) (21CE2455).....	Pag. 201
Rettifica del regolamento (UE) 2020/1683 della Commissione, del 12 novembre 2020, che modifica gli allegati II e III del regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui prodotti cosmetici (GU L 379 del 13 novembre 2020) (21CE2456).....	Pag. 202
<i>Pubblicate nel n. L 309 del 2 settembre 2021</i>	

AVVERTENZA

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





REGOLAMENTI, DECISIONI E DIRETTIVE

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2021/1422 DELLA COMMISSIONE

del 26 aprile 2021

che modifica il regolamento delegato (UE) 2019/624 per quanto riguarda la certificazione in caso di macellazione presso l'azienda di provenienza

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2017/625 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2017, relativo ai controlli ufficiali e alle altre attività ufficiali effettuati per garantire l'applicazione della legislazione sugli alimenti e sui mangimi, delle norme sulla salute e sul benessere degli animali, sulla sanità delle piante nonché sui prodotti fitosanitari, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 999/2001, (CE) n. 396/2005, (CE) n. 1069/2009, (CE) n. 1107/2009, (UE) n. 1151/2012, (UE) n. 652/2014, (UE) 2016/429 e (UE) 2016/2031 del Parlamento europeo e del Consiglio, dei regolamenti (CE) n. 1/2005 e (CE) n. 1099/2009 del Consiglio e delle direttive 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE e 2008/120/CE del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 854/2004 e (CE) n. 882/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE e 97/78/CE del Consiglio e la decisione 92/438/CEE del Consiglio (regolamento sui controlli ufficiali) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 18, paragrafo 7, lettera d),

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2017/625 disciplina l'esecuzione dei controlli ufficiali e delle altre attività ufficiali effettuate dalle autorità competenti degli Stati membri al fine di verificare la conformità alla normativa emanata in applicazione della normativa dell'Unione nei settori relativi agli alimenti e alla sicurezza alimentare in tutte le fasi della produzione, della trasformazione e della distribuzione. I suddetti controlli ufficiali comprendono l'ispezione ante mortem degli animali destinati alla macellazione.
- (2) Il regolamento delegato (UE) 2019/624 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce i criteri e le condizioni per determinare quando l'ispezione ante mortem può essere effettuata presso l'azienda di provenienza.
- (3) Il regolamento delegato (UE) 2021/1374 della Commissione ⁽³⁾, che modifica il regolamento (CE) n. 853/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾, consente la macellazione di animali domestici delle specie bovina e suina e di solipedi domestici presso l'azienda di provenienza a determinate condizioni. Tali condizioni prevedono, tra l'altro, che gli animali siano sottoposti ad ispezione ante mortem prima della macellazione e che il risultato di tale ispezione sia attestato in un certificato ufficiale che accompagna i corpi degli animali macellati in un macello riconosciuto, in conformità all'articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2019/624.

⁽¹⁾ GU L 95 del 7.4.2017, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento delegato (UE) 2019/624 della Commissione, dell'8 febbraio 2019, recante norme specifiche per l'esecuzione dei controlli ufficiali sulla produzione di carni e per le zone di produzione e di stabulazione dei molluschi bivalvi vivi in conformità al regolamento (UE) 2017/625 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 131 del 17.5.2019, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento delegato (UE) 2021/1374 della Commissione, del 12 aprile 2021, che modifica l'allegato III del regolamento (CE) n. 853/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti specifici in materia di igiene per gli alimenti di origine animale (GU L 297 del 20.8.2021, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 853/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che stabilisce norme specifiche in materia di igiene per gli alimenti di origine animale (GU L 139 del 30.4.2004, pag. 55).



- (4) È opportuno estendere l'ambito di applicazione dell'articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2019/624 in modo da comprendere anche gli animali domestici delle specie bovina e suina e i solipedi domestici per garantire che, in caso di macellazione presso l'azienda di provenienza, non sia compromessa la sicurezza delle carni.
- (5) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento delegato (UE) 2019/624,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2019/624 è così modificato:

- 1) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le autorità competenti applicano le condizioni e i criteri specifici stabiliti nel presente articolo, ove pertinenti, al pollame, alla selvaggina d'allevamento, agli animali domestici delle specie bovina e suina e ai solipedi domestici.»;

- 2) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Nel caso degli animali domestici delle specie bovina e suina, dei solipedi domestici e della selvaggina d'allevamento macellati presso l'azienda di provenienza in conformità all'allegato III, sezione I, capitolo VI bis, o sezione III, punto 3, del regolamento (CE) n. 853/2004, il certificato ufficiale completato in conformità al modello di certificato ufficiale di cui all'allegato IV, capitolo 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/2235 della Commissione *, anziché il certificato di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera f), del presente regolamento, accompagna gli animali al macello o è inviato in anticipo in qualsiasi formato.

* Regolamento di esecuzione (UE) 2020/2235 della Commissione, del 16 dicembre 2020, recante modalità di applicazione dei regolamenti (UE) 2016/429 e (UE) 2017/625 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i modelli di certificati sanitari, i modelli di certificati ufficiali e i modelli di certificati sanitari/ufficiali per l'ingresso nell'Unione e i movimenti all'interno dell'Unione di partite di determinate categorie di animali e merci nonché la certificazione ufficiale relativa a tali certificati e che abroga il regolamento (CE) n. 599/2004, i regolamenti di esecuzione (UE) n. 636/2014 e (UE) 2019/628, la direttiva 98/68/CE e le decisioni 2000/572/CE, 2003/779/CE e 2007/240/CE (GU L 442 del 30.12.2020, pag. 1).».

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 26 aprile 2021

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

21CE2431



REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2021/1423 DELLA COMMISSIONE

del 21 maggio 2021

che stabilisce le modalità dettagliate, a norma della direttiva (UE) 2021/555 del Parlamento europeo e del Consiglio, per lo scambio sistematico, con mezzi elettronici, di informazioni relative alle autorizzazioni rifiutate di acquisizione o detenzione di talune armi da fuoco

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2021/555 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 marzo 2021, relativa al controllo dell'acquisizione e della detenzione di armi ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 18, paragrafo 5, secondo comma,

considerando quanto segue:

- (1) Gli articoli 9 e 10 della direttiva (UE) 2021/555 prevedono che siano concesse autorizzazioni ad acquisire o detenere armi da fuoco rientranti nella categoria A o nella categoria B, ivi compresi la conferma, il rinnovo o la proroga di un'autorizzazione esistente. Il capitolo 2 di tale direttiva prevede inoltre il riesame periodico e la revoca di tali autorizzazioni.
- (2) L'articolo 18, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2021/555 prevede che le autorità competenti degli Stati membri si scambino informazioni sulle autorizzazioni rifiutate per i motivi di cui agli articoli 9 e 10 di tale direttiva in base all'affidabilità, connessa alla sicurezza, della persona interessata. Poiché la direttiva (UE) 2021/555 non definisce il concetto di affidabilità, connessa alla sicurezza, della persona interessata, nell'interpretare tale concetto gli Stati membri dovrebbero tenere conto degli obiettivi della direttiva, in particolare dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera b).
- (3) L'obbligo di cui all'articolo 18, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2021/555 relativo alle autorizzazioni rifiutate si intende riferito a tutte le decisioni amministrative o giudiziarie emesse da un'autorità pubblica di uno Stato membro e aventi come oggetto o effetto quello di impedire a una persona di acquisire o detenere un'arma da fuoco rientrante nell'ambito dell'articolo 9 o 10 di tale direttiva, indipendentemente dal fatto che facciano o no seguito a una richiesta di autorizzazione, siano o no connesse ad armi specifiche e siano o no adottate in virtù di poteri derivanti specificamente da tale direttiva. L'obbligo comprende per esempio un divieto assoluto di acquisizione o detenzione di armi da fuoco da parte di una determinata persona, a prescindere dal fatto che tale persona abbia richiesto un'autorizzazione in precedenza. Esso comprende anche tutte le decisioni amministrative o giudiziarie di revoca di un'autorizzazione esistente o di rifiuto di confermare, rinnovare o prorogare un'autorizzazione esistente. L'articolo 18, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2021/555 dispone che le autorità competenti si scambino informazioni su tutti questi vari tipi di decisione, a condizione che la decisione sia stata emessa in base all'affidabilità, connessa alla sicurezza, della persona interessata.
- (4) L'articolo 18, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2021/555 stabilisce che la Commissione preveda un sistema per lo scambio delle informazioni indicate in tale articolo. Questo includerebbe pertanto un sistema per lo scambio delle informazioni di cui al paragrafo 4 del medesimo articolo relative alle autorizzazioni rifiutate.

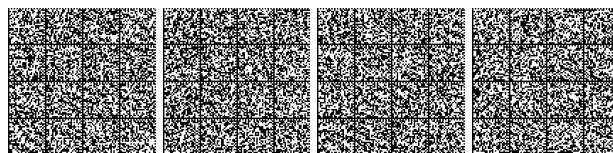
⁽¹⁾ GU L 115 del 6.4.2021, pag. 1.



- (5) Le disposizioni in materia di cooperazione amministrativa di cui all'articolo 18 della direttiva (UE) 2021/555 relative al trasferimento di armi da fuoco da uno Stato membro a un altro sono oggetto di un progetto pilota a norma dell'articolo 4 del regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾. Il sistema di informazione del mercato interno istituito da tale regolamento potrebbe essere inoltre uno strumento efficace per attuare la disposizione relativa alla cooperazione amministrativa di cui all'articolo 18, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2021/555 relativa alle autorizzazioni rifiutate. Di conseguenza, conformemente alla decisione di esecuzione (UE) 2021/1427 della Commissione ⁽⁸⁾, tale disposizione è oggetto di un progetto pilota a norma dell'articolo 4 del regolamento (UE) n. 1024/2012. Al fine di proteggere i dati personali delle persone e il loro diritto alla riservatezza, tale decisione di esecuzione precisa che il sistema di informazione del mercato interno consentirà alle autorità nazionali solo di verificare se le informazioni relative a determinate persone sono presenti in tale sistema, non di fare ricerche secondo criteri più generali. Il regolamento (UE) n. 1024/2012 contiene inoltre garanzie specifiche che disciplinano l'accesso ai dati personali nel sistema di informazione del mercato interno e il loro trattamento, per esempio le norme di cui all'articolo 9, paragrafo 4, che consentono l'accesso soltanto in base al principio della necessità di conoscere. È pertanto opportuno individuare il sistema di informazione del mercato interno come il sistema che le autorità competenti degli Stati membri sono tenute ad utilizzare ai fini dello scambio di informazioni relative alle autorizzazioni rifiutate e stabilire le modalità dettagliate di tale scambio.
- (6) Al fine di evitare un onere amministrativo sproporzionato per gli Stati membri, le modalità dettagliate previste dal presente regolamento per lo scambio di informazioni attraverso il sistema di informazione del mercato interno dovrebbero essere applicate solo alle decisioni di rifiuto emesse dalle autorità amministrative o giudiziarie nazionali a partire dalla data di applicazione del presente regolamento.
- (7) Al fine di rispettare i diritti in materia di protezione dei dati delle persone interessate, le informazioni da inserire nel sistema di informazione del mercato interno ad opera di un'autorità competente dovrebbero limitarsi al minimo necessario per consentire alle autorità competenti degli altri Stati membri di verificare se una determinata persona è o è stata oggetto di una decisione di rifiuto emessa in base alla sua affidabilità, connessa alla sicurezza. Le informazioni dovrebbero quindi comprendere solo dati personali quali il nome della persona, il luogo e il paese di nascita e la cittadinanza.
- (8) Analogamente, al fine di proteggere i dati personali delle persone e il loro diritto alla riservatezza, le informazioni sui motivi specifici di una decisione di rifiuto non dovrebbero essere registrate nel sistema di informazione del mercato interno. In particolare le informazioni sul casellario giudiziale o sullo stato medico o psicologico di una persona non devono essere registrate nel sistema di informazione del mercato interno. Se un'autorità competente in uno Stato membro ha bisogno di ulteriori informazioni sui motivi di una decisione di rifiuto emessa in un altro Stato membro, può contattare l'autorità competente pertinente dell'altro Stato membro al di fuori del sistema di informazione del mercato interno utilizzando i mezzi di comunicazione appropriati nel rispetto della legislazione pertinente in materia di protezione dei dati. A tal fine quando registrano una decisione di rifiuto nel sistema di informazione del mercato interno, gli Stati membri dovrebbero indicare il nome e i recapiti dell'autorità amministrativa o giudiziaria che ha emesso la decisione di rifiuto e, se diversa, il nome e i recapiti dell'autorità che può essere contattata dalle autorità competenti degli altri Stati membri per avere ulteriori informazioni sulla decisione di rifiuto.
- (9) È opportuno registrare i rifiuti nel sistema di informazione del mercato interno anche se possono essere oggetto di un ricorso amministrativo o giudiziario. Se una decisione di rifiuto è annullata o dichiarata non valida dopo che nel sistema di informazione del mercato interno sono state inserite informazioni al riguardo, l'autorità competente dovrebbe essere tenuta a cancellare la voce relativa a tale rifiuto entro 30 giorni di calendario dalla data in cui la decisione di rifiuto è stata annullata o dichiarata non valida.

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1).

⁽⁸⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2021/1427 della Commissione, del 21 maggio 2021, riguardante un progetto pilota per attuare le disposizioni in materia di cooperazione amministrativa relative alle autorizzazioni rifiutate di cui alla direttiva (UE) 2021/555 attraverso il sistema di informazione del mercato interno (cfr. pag. 20 della presente Gazzetta ufficiale).



- (10) Al fine di garantire che le informazioni contenute nel sistema di informazione del mercato interno rimangano esatte e complete, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti ad aggiornare i propri dati ogni qualvolta si verifichi un cambiamento pertinente. Per esempio se un divieto di cinque anni è stato ridotto a tre anni, lo Stato membro dovrebbe aggiornare la voce per registrare la nuova data di cessazione del divieto. Nel caso di divieti superiori a dieci anni, inclusi i divieti con una durata indeterminata, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti anche a riesaminare la voce almeno ogni dieci anni e a confermare che essa è ancora valida (o ad aggiornarla di conseguenza).
- (11) È necessario stabilire il periodo di tempo durante il quale le informazioni relative a un determinato rifiuto devono restare accessibili agli Stati membri nel sistema di informazione del mercato interno. Tale periodo deve trovare il giusto equilibrio tra la necessità di rendere il sistema di scambio delle informazioni il più efficace e utile possibile per gli Stati membri e la necessità di proteggere i dati personali delle persone e il loro diritto alla riservatezza. Un rifiuto potrebbe consistere in una semplice decisione una tantum che nega un'autorizzazione e lascia al richiedente la possibilità di presentare una nuova domanda di autorizzazione in qualsiasi momento in futuro o potrebbe consistere in una decisione con effetto permanente, come una decisione di rifiuto che, direttamente o indirettamente, determina il divieto per il richiedente di presentare una nuova domanda di autorizzazione per un periodo di tempo o una decisione che vieta a una persona di detenere armi da fuoco per un periodo determinato o indeterminato. Tenuto conto delle pratiche attuali negli Stati membri per i vari tipi di rifiuto che potrebbero verificarsi, è opportuno che il presente regolamento fornisca informazioni sul fatto che una decisione di rifiuto rimanga accessibile nel sistema di informazione del mercato interno per un periodo di dieci anni dalla data in cui è stata emessa, nel caso di semplici decisioni una tantum, o per un periodo di dieci anni da quando la decisione di rifiuto cessa di produrre effetti nel caso di decisioni con effetto permanente.
- (12) La Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento entro due anni dalla sua data di applicazione al fine di tenere conto di eventuali problemi di attuazione che potrebbero essere sollevati dagli Stati membri.
- (13) È opportuno che l'applicazione del presente regolamento sia differita per consentire agli Stati membri il tempo sufficiente per predisporre le procedure necessarie.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Ambito di applicazione

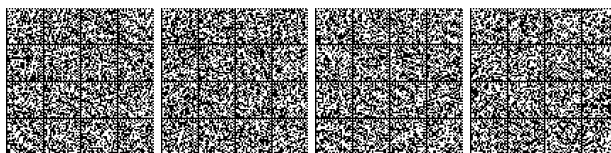
Il presente regolamento si applica allo scambio, attraverso il sistema di cui all'articolo 18, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2021/555, delle informazioni relative alle autorizzazioni rifiutate per i motivi di cui agli articoli 9 e 10 di tale direttiva in base all'affidabilità, connessa alla sicurezza, della persona interessata.

Un rifiuto rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento solo se la decisione amministrativa o giudiziaria in base a cui alla persona interessata è stata preclusa l'acquisizione o la detenzione delle pertinenti armi da fuoco (definita nel presente regolamento la «decisione di rifiuto») è stata emessa a partire dalla data di applicazione del presente regolamento.

Articolo 2

Il sistema di scambio elettronico

Ai fini dello scambio delle informazioni cui il presente regolamento si applica, il sistema di cui all'articolo 18, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2021/555 è il sistema di informazione del mercato interno, come previsto nella decisione di esecuzione (UE) 2021/1427.



Articolo 3

Le informazioni da scambiare

1. Le informazioni da scambiare a norma dell'articolo 18, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2021/555, relative alle autorizzazioni rifiutate per i motivi di cui agli articoli 9 e 10 della medesima direttiva in base all'affidabilità, connessa alla sicurezza, della persona interessata comprendono i dati seguenti:

- a) il nome della persona interessata;
- b) la data di nascita di tale persona;
- c) il luogo e il paese di nascita di tale persona;
- d) la cittadinanza di tale persona;
- e) la data in cui è stata emessa la decisione di rifiuto;
- f) il numero di riferimento nazionale o un altro identificatore unico della decisione di rifiuto, se tale numero o identificatore è stato assegnato alla decisione di rifiuto nello Stato membro in cui è stata emessa;
- g) il nome e i recapiti dell'autorità amministrativa o giudiziaria che ha emesso la decisione di rifiuto e, se diversa, il nome e i recapiti dell'autorità da contattare per ottenere ulteriori informazioni sul rifiuto;
- h) a quale delle tre categorie seguenti appartiene la decisione di rifiuto:
 - i) decisioni di rifiuto il cui effetto è impedire a una persona di acquisire o detenere un'arma da fuoco per un periodo indeterminato, senza una data di fine fissata;
 - ii) decisioni di rifiuto il cui effetto è impedire a una persona di acquisire o detenere un'arma da fuoco per un periodo determinato, con una data di fine fissata (incluse le decisioni di rifiuto di una richiesta di autorizzazione il cui effetto è vietare alla persona di presentare una nuova domanda di autorizzazione entro un determinato periodo, con una data di fine fissata);
 - iii) decisioni di rifiuto che non rientrano nel punto i) o nel punto ii);
- i) se la decisione di rifiuto rientra nella lettera h), punto ii), con una data di fine fissata;
- j) a quale delle tre categorie seguenti appartiene la decisione di rifiuto:
 - i) decisioni di rifiuto emesse in risposta a una richiesta di autorizzazione per i motivi di cui agli articoli 9 o 10 della direttiva (UE) 2021/555 o in risposta a una richiesta di conferma, rinnovo o proroga di tale autorizzazione;
 - ii) decisioni di rifiuto che revocano un'autorizzazione concessa, confermata, rinnovata o prorogata a norma dell'articolo 9 o 10 della direttiva (UE) 2021/555;
 - iii) decisioni di rifiuto che non rientrano nel punto i) o nel punto ii).

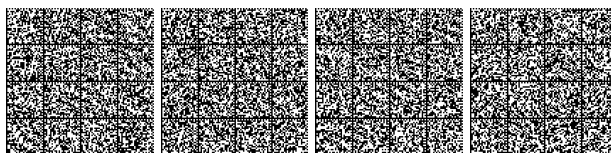
2. Oltre alle informazioni indicate al paragrafo 1, lettere da a) a d), gli Stati membri possono scegliere di fornire ulteriori dati di identificazione della persona interessata, come codice fiscale, numero di passaporto o numero di carta d'identità, qualora tali informazioni siano necessarie per una corretta identificazione della persona.

3. Le informazioni elencate al paragrafo 1 e, ove applicabile, gli ulteriori dati di cui al paragrafo 2 sono inseriti nel sistema di informazione del mercato interno entro 30 giorni di calendario dalla data in cui è stata emessa la decisione di rifiuto e sono resi immediatamente accessibili alle autorità competenti degli Stati membri.

Articolo 4

Obblighi di cancellazione, aggiornamento e riesame delle informazioni

1. Se una decisione di rifiuto è annullata o dichiarata non valida dopo che nel sistema di informazione del mercato interno sono state inserite informazioni relative a essa, l'autorità competente cancella la voce dal sistema di informazione del mercato interno entro 30 giorni di calendario dalla data di annullamento o di dichiarazione di non validità.



2. Se, in circostanze diverse da quelle di cui al paragrafo 1, le informazioni inserite nel sistema di informazione del mercato interno relative a una decisione di rifiuto cessano di essere esatte e complete per qualsiasi motivo, anche a seguito di una revoca o modifica successiva della decisione di rifiuto, l'autorità competente aggiorna le informazioni nel sistema di informazione del mercato interno relative a tale rifiuto entro 30 giorni di calendario dalla data in cui le informazioni cessano di essere esatte o complete. In caso di revoca di una decisione di rifiuto, è aggiunta alla voce del sistema di informazione del mercato interno la data a decorrere dalla quale la revoca entra in vigore (la «data di revoca»).

3. Nel caso in cui una voce del sistema di informazione del mercato interno riguardi una decisione di rifiuto di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera h), punto i), l'autorità competente riesamina la voce almeno una volta ogni dieci anni a partire dalla data in cui è stata emessa la decisione di rifiuto e aggiorna la voce immediatamente a seguito di ciascun riesame per confermare che la decisione di rifiuto rimane in vigore o, se la decisione è stata revocata, per registrare la data di revoca conformemente al paragrafo 2.

4. Nel caso in cui una voce riguardi una decisione di rifiuto di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera h), punto ii), con una data di fine fissata superiore a dieci anni dalla data in cui è stata emessa la decisione di rifiuto, l'autorità competente riesamina la voce almeno una volta ogni dieci anni a partire dalla data in cui è stata emessa la decisione di rifiuto fino alla data registrata nel sistema di informazione del mercato interno come data di fine fissata e aggiorna immediatamente la voce a seguito di ciascun riesame per confermare che la decisione di rifiuto rimane in vigore o, se la decisione è stata revocata, per aggiungere la data di revoca conformemente al paragrafo 2.

5. Se una decisione di rifiuto viene revocata, l'obbligo di cui al paragrafo 3 o, ove applicabile, al paragrafo 4 cessa di applicarsi alla voce una volta che essa è stata aggiornata per aggiungere la data di revoca conformemente al paragrafo 2.

Articolo 5

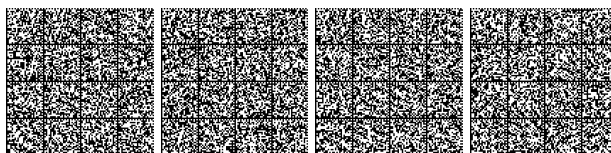
Periodo durante il quale le informazioni restano accessibili nel sistema di informazione del mercato interno

1. Le informazioni scambiate attraverso il sistema di informazione del mercato interno conformemente al presente regolamento restano accessibili in tale sistema per dieci anni a partire dalla data che cade per ultima tra quelle seguenti, nella misura in cui esse sono applicabili alla decisione di rifiuto in oggetto e tenuto conto degli aggiornamenti a norma dell'articolo 4:

- a) la data registrata nel sistema di informazione del mercato interno come data in cui è stata emessa la decisione di rifiuto;
- b) la data registrata nel sistema di informazione del mercato interno come data in cui la voce è stata aggiornata l'ultima volta per confermare che la decisione di rifiuto resta in vigore;
- c) la data registrata nel sistema di informazione del mercato interno come data di fine fissata della decisione di rifiuto.

Tuttavia nel caso in cui una voce nel sistema di informazione del mercato interno sia soggetta all'obbligo di cui all'articolo 4, paragrafo 4, se l'autorità competente non ottempera a tale obbligo, la voce cessa di essere accessibile in tale sistema alla scadenza del termine fissato da tale articolo per l'ottemperanza a tale obbligo.

2. Nonostante il paragrafo 1, per tutte le decisioni di rifiuto per cui è registrata nel sistema di informazione del mercato interno una data a decorrere dalla quale prende effetto la revoca della decisione stessa, la voce cessa di essere accessibile in tale sistema alla scadenza del periodo di dieci anni dalla data che è stata registrata nel sistema come data di revoca.



Articolo 6

La Commissione riesamina il presente regolamento entro due anni dalla sua data di applicazione.

Articolo 7

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

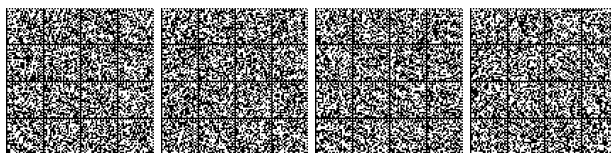
Esso si applica a decorrere dal 31 gennaio 2022.

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

Fatto a Bruxelles, il 21 maggio 2021

Per la Commissione
La president
Ursula VON DER LEYEN

21CE2432



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/1424 DELLA COMMISSIONE

del 31 agosto 2021

relativo al rinnovo dell'autorizzazione di un preparato di *Enterococcus faecium* DSM 7134 come additivo per mangimi destinati a polli da ingrasso e che abroga il regolamento (UE) n. 998/2010 (titolare dell'autorizzazione Lactosan GmbH & Co KG)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1831/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2003, sugli additivi destinati all'alimentazione animale ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1831/2003 disciplina l'autorizzazione degli additivi destinati all'alimentazione animale e definisce i motivi e le procedure per il rilascio e il rinnovo di tale autorizzazione.
- (2) Il preparato di *Enterococcus faecium* DSM 7134 è stato autorizzato per dieci anni come additivo per mangimi destinati a polli da ingrasso dal regolamento (UE) n. 998/2010 della Commissione ⁽²⁾.
- (3) A norma dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1831/2003, il titolare dell'autorizzazione ha presentato una domanda di rinnovo dell'autorizzazione del preparato di *Enterococcus faecium* DSM 7134 come additivo per mangimi destinati a polli da ingrasso, e ha chiesto che tale additivo sia classificato nella categoria «additivi zootecnici». La domanda era corredata delle informazioni dettagliate e dei documenti prescritti all'articolo 14, paragrafo 2, di detto regolamento.
- (4) Nel parere del 27 gennaio 2021 ⁽³⁾ l'Autorità europea per la sicurezza alimentare («l'Autorità») ha concluso che il richiedente aveva fornito elementi di prova che dimostrano che l'additivo soddisfa le condizioni di autorizzazione. L'Autorità ha inoltre concluso che il preparato di *Enterococcus faecium* DSM 7134 non ha un'incidenza negativa sulla salute degli animali, sulla sicurezza dei consumatori o sull'ambiente. Essa ha anche concluso che il preparato non è un irritante per la pelle e gli occhi, ma dovrebbe essere considerato un potenziale sensibilizzante della pelle e un sensibilizzante delle vie respiratorie. La Commissione ritiene pertanto che debbano essere adottate misure di protezione adeguate al fine di evitare effetti nocivi per la salute umana, in particolare per quanto concerne gli utilizzatori dell'additivo. L'Autorità ha verificato anche la relazione sui metodi di analisi dell'additivo per mangimi negli alimenti per animali presentata dal laboratorio di riferimento istituito dal regolamento (CE) n. 1831/2003.
- (5) La valutazione del preparato di *Enterococcus faecium* DSM 7134 dimostra che sono soddisfatte le condizioni di autorizzazione stabilite all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1831/2003. È pertanto opportuno rinnovare l'autorizzazione di tale additivo.
- (6) A seguito del rinnovo dell'autorizzazione del preparato di *Enterococcus faecium* DSM 7134 come additivo per mangimi, è opportuno abrogare il regolamento (UE) n. 998/2010.
- (7) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

⁽¹⁾ GU L 268 del 18.10.2003, pag. 29.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 998/2010 della Commissione, del 5 novembre 2010, concernente l'autorizzazione di *Enterococcus faecium* DSM 7134 come additivo per mangimi destinati ai polli da ingrasso (titolare dell'autorizzazione Lactosan GmbH & Co KG) (GU L 290 del 6.11.2010, pag. 22).

⁽³⁾ EFSA Journal 2021;19(3):6451.



HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'autorizzazione del preparato specificato nell'allegato, appartenente alla categoria «additivi zootecnici» e al gruppo funzionale «stabilizzatori della flora intestinale», è rinnovata alle condizioni indicate in tale allegato.

Articolo 2

Il regolamento (UE) n. 998/2010 è abrogato.

Articolo 3

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

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

Fatto a Bruxelles, il 31 agosto 2021

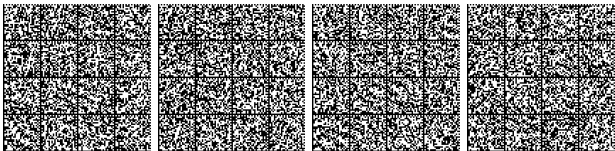
Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN



ALLEGATO

Numero di identificazione dell'additivo	Nome del titolare dell'autorizzazione	Additivo	Composizione, formula chimica, descrizione, metodo di analisi	Specie o categoria di animali	Età massima	Tenore minimo	Tenore massimo	Altre disposizioni	Fine del periodo di autorizzazione
						CFU/kg di mangime completo con un tasso di umidità del 12 %			
Categoria: additivi zootecnici									
Gruppo funzionale: stabilizzatori della flora intestinale									
4b1841	Lactosan GmbH & Co. KG	Enterococcus faecium DSM 7134	Composizione dell'additivo Preparato di Enterococcus faecium DSM 7134 con un tenore minimo di: polvere: 1x10 ¹⁰ CFU/g di additivo granuli (microincapsulati): 1x10 ¹⁰ CFU/g di additivo	Polli da ingrasso	-	5 x 10 ⁸	-	1. Nelle istruzioni per l'uso dell'additivo e delle premiscele indicare le condizioni di conservazione e la stabilità al trattamento termico. 2. Può essere utilizzato in mangimi contenenti i seguenti coccidiostatici autorizzati: cloridrato di robenidina, maduramicina ammonio, diclazuril, decochinato, bromidrato di alofuginone, monensin sodico e lasalocid A sodico. 3. Gli operatori del settore dei mangimi adottano procedure operative e misure organizzative appropriate al fine di evitare i rischi cui possono essere esposti gli utilizzatori dell'additivo e delle premiscele. Se questi rischi non possono essere eliminati o ridotti al minimo mediante tali procedure e misure, l'additivo e le premiscele devono essere utilizzati con dispositivi di protezione individuale, tra cui mezzi di protezione delle vie respiratorie e della pelle.	21 settembre 2031
			Caratterizzazione della sostanza attiva Cellule vitali di Enterococcus faecium DSM 7134						
			Metodo di analisi (*) Per il conteggio: metodo di semina per spatolamento con utilizzo di bile esculin azide agar (EN 15788). Per l'identificazione: elettroforesi su gel in campo pulsato (PFGE).						
(*) Informazioni dettagliate sui metodi di analisi sono disponibili al seguente indirizzo del laboratorio di riferimento: https://ec.europa.eu/jrc/en/eurl/feed-additives/evaluation-reports .									

21CE2433



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/1425 DELLA COMMISSIONE**del 31 agosto 2021****relativo all'autorizzazione del chelato di manganese di lisina e di acido glutammico come additivo per mangimi destinati a tutte le specie animali****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1831/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2003, sugli additivi destinati all'alimentazione animale ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1831/2003 disciplina l'autorizzazione degli additivi destinati all'alimentazione animale e definisce i motivi e le procedure per il rilascio di tale autorizzazione.
- (2) A norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1831/2003 è stata presentata una domanda di autorizzazione del chelato di manganese di lisina e di acido glutammico. La domanda era corredata delle informazioni dettagliate e dei documenti prescritti all'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1831/2003.
- (3) La domanda riguarda l'autorizzazione del preparato di chelato di manganese di lisina e di acido glutammico come additivo per mangimi destinati a tutte le specie animali, da classificare nella categoria «additivi nutrizionali» e nel gruppo funzionale «composti di oligoelementi».
- (4) Nei pareri del 10 gennaio 2020 ⁽²⁾ e del 27 gennaio 2021 ⁽³⁾ l'Autorità europea per la sicurezza alimentare («l'Autorità») ha concluso che, alle condizioni d'uso proposte, il chelato di manganese di lisina e di acido glutammico non ha un'incidenza negativa sulla salute degli animali, sulla sicurezza dei consumatori o sull'ambiente. L'Autorità ha concluso che la manipolazione dell'additivo comporta un rischio da inalazione per gli utilizzatori e che tale additivo dovrebbe essere considerato un irritante per gli occhi e un sensibilizzante della pelle e delle vie respiratorie. La Commissione ritiene pertanto che debbano essere adottate misure di protezione adeguate al fine di evitare effetti nocivi per la salute umana, in particolare per quanto concerne gli utilizzatori dell'additivo. L'Autorità ha inoltre concluso che l'additivo è efficace nei polli da ingrasso; tale conclusione può essere estesa a tutte le altre specie animali. L'Autorità non ritiene necessarie prescrizioni specifiche per il monitoraggio successivo all'immissione sul mercato. Essa ha verificato anche la relazione sul metodo di analisi dell'additivo per mangimi negli alimenti per animali presentata dal laboratorio di riferimento istituito dal regolamento (CE) n. 1831/2003.
- (5) La valutazione del chelato di manganese di lisina e di acido glutammico dimostra che sono soddisfatte le condizioni di autorizzazione stabilite all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1831/2003. È pertanto opportuno autorizzare l'utilizzo di tale preparato come specificato nell'allegato del presente regolamento.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il preparato specificato nell'allegato, appartenente alla categoria «additivi nutrizionali» e al gruppo funzionale «composti di oligoelementi», è autorizzato come additivo nell'alimentazione animale, alle condizioni indicate in tale allegato.

⁽¹⁾ GU L 268 del 18.10.2003, pag. 29.⁽²⁾ EFSA Journal 2020;18(2):6001.⁽³⁾ EFSA Journal 2021;19(3):6454.

Articolo 2

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

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

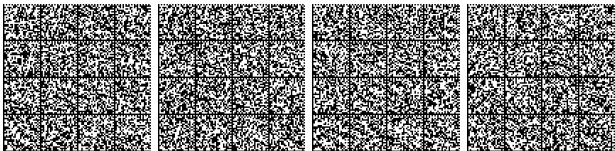
Fatto a Bruxelles, il 31 agosto 2021

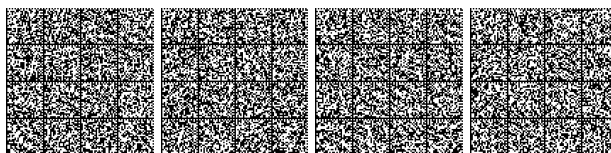
Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN



ALLEGATO

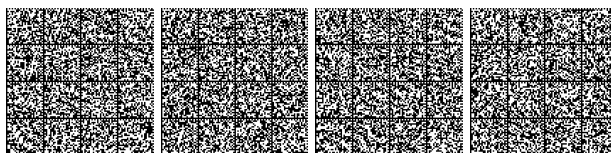
Numero di identifica- zione dell'addi- tivo	Nome del titolare dell'autoriz- zazione	Additivo	Composizione, formula chimica, descrizione, metodo di analisi	Specie o categoria di animali	Età massima	Tenore minimo	Tenore massimo	Altre disposizioni	Fine del periodo di autorizzazione
						Tenore mg/kg di mangime completo con un tasso di umidità del 12 %			
Categoria: additivi nutrizionali. gruppo funzionale: composti di oligoelementi									
3b509	-	Chelato di manganese di lisina e di acido glutammico	<i>Composizione dell'additivo</i> Preparato di chelati di manganese con lisina e di chelati di manganese con acido glutammico in un rapporto di 1:1, in polvere, con un tenore di manganese compreso tra il 15 e il 17 %, un tenore di lisina compreso tra il 20 e il 21,5 %, un tenore di acido glutammico compreso tra il 22 e il 24 %, un'umidità massima del 3,5 % e un massimo di 4 ppm di nichel.	Tutte le specie animali	-	-	Pesci: 100 (in totale) Altre specie: 150 (in totale)	1. L'additivo deve essere in- corporato nei mangimi sotto forma di premiscela. 2. Gli operatori del settore dei mangimi devono adottare procedure ope- rative e misure organizza- tive appropriate al fine di evitare i rischi da inalazio- ne e di contatto cutaneo od oculare cui possono essere esposti gli utilizza- tori dell'additivo e delle premiscele, in particolare a causa del tenore di me- talli pesanti, compreso il nichel. Se i rischi non pos- sono essere ridotti a un livello accettabile me- diante tali procedure e mi- sure, l'additivo e le premi- scele devono essere utilizzati con adeguati di- spositivi di protezione in- dividuale, tra cui mezzi di protezione degli occhi, della pelle e delle vie respi- ratorie.	21 settembre 2031
			<i>Caratterizzazione delle sostanze attive</i> Formule chimiche: (acido 2,6-diamminoesanoico) manganese(II), sale di cloruro e idrogeno solfato: C ₆ H ₁₉ ClN ₂ O ₈ \$Mn (acido-2-amminopentandioico) manganese(II), sale di sodio e idrogenosolfato						



[illegible]

[illegible]

21CE2434



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/1426 DELLA COMMISSIONE

del 31 agosto 2021

relativo all'autorizzazione della proteasi serinica prodotta da *Bacillus licheniformis* (DSM 19670) come additivo per mangimi destinati a polli da ingrasso (titolare dell'autorizzazione DSM Nutritional Products Ltd., rappresentata nell'Unione da DSM Nutritional Products Sp.z.o.o.)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1831/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2003, sugli additivi destinati all'alimentazione animale ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1831/2003 disciplina l'autorizzazione degli additivi destinati all'alimentazione animale e definisce i motivi e le procedure per il rilascio di tale autorizzazione.
- (2) A norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1831/2003 è stata presentata una domanda di autorizzazione di un preparato di proteasi serinica prodotta da *Bacillus licheniformis* (DSM 19670). La domanda era corredata delle informazioni dettagliate e dei documenti prescritti all'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1831/2003.
- (3) La domanda riguarda l'autorizzazione della proteasi serinica prodotta da *Bacillus licheniformis* (DSM 19670) come additivo per mangimi destinati a polli da ingrasso, da classificare nella categoria «additivi zootecnici» e nel gruppo funzionale «promotori della digestione».
- (4) Nel parere del 27 gennaio 2021 ⁽²⁾ l'Autorità europea per la sicurezza alimentare («l'Autorità») ha concluso che, alle condizioni d'uso proposte, la proteasi serinica prodotta da *Bacillus licheniformis* (DSM 19670) non ha un'incidenza negativa sulla salute degli animali, sulla sicurezza dei consumatori o sull'ambiente. L'Autorità ha concluso che tale additivo dovrebbe essere considerato un irritante per la pelle, un potenziale sensibilizzante della pelle e un sensibilizzante delle vie respiratorie. La Commissione ritiene pertanto che debbano essere adottate misure di protezione adeguate al fine di evitare effetti nocivi per la salute umana, in particolare per quanto concerne gli utilizzatori di tale additivo. L'Autorità ha inoltre concluso che l'additivo può essere efficace nei polli da ingrasso. L'Autorità non ritiene necessarie prescrizioni specifiche per il monitoraggio successivo all'immissione sul mercato. Essa ha verificato anche la relazione sul metodo di analisi dell'additivo per mangimi negli alimenti per animali presentata dal laboratorio di riferimento istituito dal regolamento (CE) n. 1831/2003.
- (5) La valutazione della proteasi serinica prodotta da *Bacillus licheniformis* (DSM 19670) dimostra che sono soddisfatte le condizioni di autorizzazione stabilite all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1831/2003. È pertanto opportuno autorizzare l'utilizzo di tale preparato come specificato nell'allegato del presente regolamento.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il preparato specificato nell'allegato, appartenente alla categoria «additivi zootecnici» e al gruppo funzionale «promotori della digestione», è autorizzato come additivo nell'alimentazione animale alle condizioni indicate in tale allegato.

⁽¹⁾ GU L 268 del 18.10.2003, pag. 29.

⁽²⁾ EFSA Journal 2021;19(3):6448.



Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 31 agosto 2021

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN



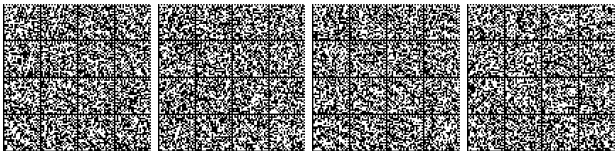
ALLEGATO

Numero di identificazione dell'additivo	Nome del titolare dell'autorizzazione	Additivo	Composizione, formula chimica, descrizione, metodo di analisi	Specie o categoria di animali	Età massima	Tenore		Altre disposizioni	Fine del periodo di autorizzazione
						minimo	massimo		
						Unità di attività/kg di mangime completo con un tasso di umidità del 12 %			
Categoria: additivi zootecnici									
Gruppo funzionale: promotori della digestione									
4a13	DSM Nutritional Products Ltd., rappresentata nell'Unione europea da DSM Nutritional Products Sp. z o. o.	Proteasi serinica (EC 3.4.21.-)	Composizione dell'additivo Preparato solido e liquido di proteasi serinica (EC 3.4.21.-) prodotta da <i>Bacillus licheniformis</i> (DSM 19670) con un'attività minima di 75 000 PROT (%)g	Polli da ingrasso	-	15 000 PROT		1. Nelle istruzioni per l'uso dell'additivo e delle premiscelare indicare le condizioni di conservazione e la stabilità al trattamento termico. 2. Gli operatori del settore dei mangimi devono adottare procedure operative e misure organizzative al fine di evitare i rischi da inalazione e di contatto cutaneo od oculare cui possono essere esposti gli utilizzatori dell'additivo e delle premiscelare. Se questi rischi non possono essere eliminati o ridotti al minimo mediante tali procedure e misure, l'additivo e le premiscelare devono essere utilizzati con dispositivi di protezione individuale, tra cui mezzi di protezione degli occhi, della pelle e delle vie respiratorie.	21 settembre 2031
			Caratterizzazione della sostanza attiva Proteasi serinica (EC 3.4.21.-) prodotta da <i>Bacillus licheniformis</i> (DSM 19670)						
			Metodo di analisi ⁽¹⁾ Per la quantificazione dell'attività della proteasi serinica nell'additivo per mangimi, nelle premiscelare, nei mangimi composti e nelle materie prime per mangimi: — metodo colorimetrico basato sulla reazione enzimatica della proteasi serinica su substrato di Suc-Ala-Ala-Pro-Phe-pNA.						

(1) 1 PROT è la quantità di enzima che libera 1 μmol di p-nitroanilina da 1 mM di substrato (Suc-Ala-Ala-Pro-Phe-pNA) al minuto con pH 9,0 e a 37 °C.

(2) Informazioni dettagliate sui metodi di analisi sono disponibili al seguente indirizzo del laboratorio di riferimento: <https://ec.europa.eu/jrc/en/eurl/feed-additives/evaluation-reports>.

(*) 1 PROT è la quantità di enzima che libera 1 µmol di p-nitroanilina da 1 mM di substrato (Suc-Ala-Ala-Pro-Phe-pNA) al minuto con pH 9,0 e a 37 °C.
(†) Informazioni dettagliate sui metodi di analisi sono disponibili al seguente indirizzo del laboratorio di riferimento: <https://ec.europa.eu/jrc/en/eur/feed-additives/evaluation-reports>.



DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2021/1427 DELLA COMMISSIONE

del 21 maggio 2021

riguardante un progetto pilota per attuare le disposizioni in materia di cooperazione amministrativa relative alle autorizzazioni rifiutate di cui alla direttiva (UE) 2021/555 del Parlamento europeo e del Consiglio attraverso il sistema di informazione del mercato interno

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione ⁽¹⁾ («regolamento IMI»), in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,

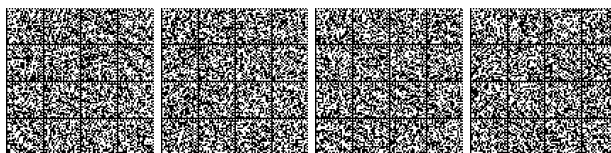
considerando quanto segue:

- (1) Il sistema di informazione del mercato interno («IMI»), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012, è un'applicazione software accessibile tramite Internet, sviluppata dalla Commissione in collaborazione con gli Stati membri per aiutarli a conformarsi agli obblighi relativi allo scambio di informazioni stabiliti in atti dell'Unione fornendo un meccanismo di comunicazione centralizzato che faciliti lo scambio di informazioni transfrontaliero e la mutua assistenza.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1024/2012, la Commissione può realizzare progetti pilota al fine di valutare l'efficacia dell'IMI nell'attuazione delle disposizioni in materia di cooperazione amministrativa di atti dell'Unione non elencati nell'allegato di tale regolamento.
- (3) La direttiva (UE) 2021/555 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ prevede la cooperazione amministrativa tra gli Stati membri in relazione ai controlli sull'acquisizione e sulla detenzione di armi da fuoco. Conformemente all'articolo 18 di tale direttiva, la Commissione è tenuta a stabilire modalità dettagliate per lo scambio sistematico con mezzi elettronici delle informazioni di cui a tale articolo. La Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2021/1423 ⁽³⁾, che stabilisce modalità dettagliate per lo scambio sistematico delle informazioni di cui al paragrafo 4 di tale articolo relative alle autorizzazioni rifiutate. L'IMI potrebbe costituire uno strumento efficace nell'attuazione della disposizione in materia di cooperazione amministrativa che rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento delegato. Tale disposizione in materia di cooperazione amministrativa dovrebbe pertanto essere oggetto di un progetto pilota a norma dell'articolo 4 del regolamento (UE) n. 1024/2012.
- (4) L'IMI dovrebbe fornire la funzionalità tecnica, compresa l'istituzione di un repertorio, per consentire alle autorità competenti degli Stati membri di assolvere agli obblighi stabiliti nel regolamento delegato (UE) 2021/1423.
- (5) L'IMI dovrebbe agevolare la cooperazione amministrativa tra le autorità degli Stati membri consentendo loro di effettuare ricerche nel proprio repertorio per verificare se a una determinata persona sia stata preclusa l'acquisizione o la detenzione di un'arma da fuoco. Al fine di rispettare i diritti in materia di protezione dei dati delle persone in relazione alle quali sono presenti dati nel repertorio, le autorità nazionali dovrebbero poter consultare solo le informazioni relative alla determinata persona. Non dovrebbero poter effettuare ricerche in base ad altri criteri, come ad esempio tutte le decisioni di rifiuto per un determinato periodo o per un determinato Stato membro.

⁽¹⁾ GU L 316 del 14.11.2012, pag. 1.

⁽²⁾ Direttiva (UE) 2021/555 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 marzo 2021, relativa al controllo dell'acquisizione e della detenzione di armi (GU L 115 del 6.4.2021, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento delegato (UE) 2021/1423 della Commissione, del 21 maggio 2021, che stabilisce le modalità dettagliate, a norma della direttiva (UE) 2021/555 del Parlamento europeo e del Consiglio, per lo scambio sistematico, con mezzi elettronici, di informazioni relative alle autorizzazioni rifiutate di acquisizione o detenzione di talune armi da fuoco (cfr. pag. 3 della presente Gazzetta ufficiale).



- (6) Per garantire che i dati personali scambiati nell'ambito del progetto pilota siano bloccati quando non più necessari, conformemente all'articolo 14 del regolamento (UE) n. 1024/2012, è opportuno chiarire la data in cui tali dati devono essere considerati non più necessari ai fini di tale articolo. Tale data dovrebbe corrispondere alla data stabilita conformemente all'articolo 5 del regolamento delegato (UE) 2021/1423 come la data in cui le informazioni relative alla decisione di rifiuto cessano di essere accessibili nell'IMI. È inoltre opportuno chiarire che i dati, una volta bloccati, devono essere cancellati automaticamente dall'IMI dopo tre anni senza la necessità di una chiusura formale.
- (7) A norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1024/2012, la Commissione è tenuta a presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una valutazione dei risultati del progetto pilota. È opportuno specificare la data entro la quale la valutazione dovrebbe essere presentata.
- (8) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 24 del regolamento (UE) n. 1024/2012,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il progetto pilota

L'articolo 18, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2021/555, nella misura in cui lo scambio di informazioni menzionato in tale paragrafo rientra nell'ambito di applicazione del regolamento delegato (UE) 2021/1423, è oggetto di un progetto pilota per l'attuazione della disposizione in materia di cooperazione amministrativa di cui a tale paragrafo, come ulteriormente precisato nel suddetto regolamento delegato, attraverso il sistema di informazione del mercato interno («IMI»).

Articolo 2

Autorità competenti

Ai fini del progetto pilota, le autorità nazionali di cui all'articolo 18, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2021/555 sono considerate autorità competenti.

Articolo 3

Cooperazione amministrativa tra le autorità competenti

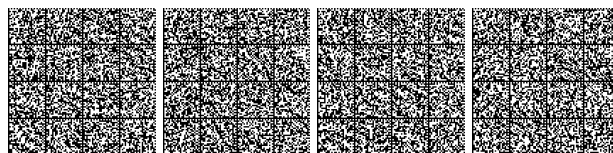
Ai fini del progetto pilota, l'IMI fornisce le seguenti funzionalità:

- a) un repertorio per la conservazione e la condivisione delle informazioni sulle decisioni di rifiuto conformemente al regolamento delegato (UE) 2021/1423;
- b) uno strumento di ricerca che consenta alle autorità competenti di effettuare ricerche nel repertorio per verificare se vi sono contenute informazioni relative a decisioni di rifiuto relative a una determinata persona;
- c) uno strumento che consenta la cancellazione e l'aggiornamento delle voci conformemente all'articolo 4 del regolamento delegato (UE) 2021/1423;
- d) un sistema di invio di solleciti periodici tramite posta elettronica alle autorità competenti per ricordare loro di rivedere determinate voci conformemente all'articolo 4 del regolamento delegato (UE) 2021/1423.

Articolo 4

Conservazione dei dati personali

Ai fini del blocco, a norma dell'articolo 14 del regolamento (UE) n. 1024/2012, dei dati personali che sono stati conservati e condivisi nel repertorio nell'ambito del progetto pilota, la data da prendere in considerazione, per ciascuna decisione di rifiuto, come la data in cui i dati personali non devono più essere conservati e condivisi è la data in cui, conformemente all'articolo 5 del regolamento delegato (UE) 2021/1423, le informazioni relative a tale decisione di rifiuto cessano di essere accessibili. I dati bloccati vengono automaticamente cancellati nell'IMI dopo tre anni dalla data del blocco.



Articolo 5

Monitoraggio e rendicontazione

La Commissione fornisce agli Stati membri le statistiche sul numero di voci registrate nel repertorio. Tale rendicontazione non include informazioni sulle singole decisioni di rifiuto.

Articolo 6

Valutazione

La valutazione dei risultati del progetto pilota, prevista dall'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1024/2012, è presentata al Parlamento europeo e al Consiglio entro il [...] *GU: inserire la data corrispondente a tre anni dopo l'entrata in vigore della presente decisione*.

Articolo 7

Entrata in vigore

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

Fatto a Bruxelles, il 21 maggio 2021

Per la Commissione

La presidente

Ursula VON DER LEYEN

21CE2436



DECISIONE (UE) 2021/1428 DELLA COMMISSIONE

del 24 febbraio 2020

relativa all'aiuto di Stato SA. 31662 — C/2011 (ex NN/2011) cui la Romania ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto internazionale di Timișoara — Wizz Air*[notificata con il numero C(2021) 1065]***(Il testo in lingua rumena 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 a dette disposizioni ⁽¹⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

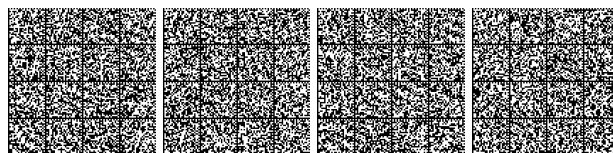
1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 30 settembre 2010, Carpatair ⁽²⁾, un'impresa attiva sul mercato europeo del trasporto aereo (il «denunciante» o «Carpatair»), ha presentato una denuncia (la «denuncia») relativa a un presunto aiuto di Stato illegale concesso dalle autorità rumene all'aeroporto internazionale di Timișoara («Aeroporto internazionale di Timișoara» o l'«aeroporto») a favore di Wizz Air Hungarian Airlines Ltd («Wizz Air») ⁽³⁾. La denuncia è stata registrata come un caso di aiuto di Stato con il numero SA.31662 (ex CP 237/2010).
- (2) La Commissione ha osservato che la denuncia sembrava collegata alla notifica emessa dalle autorità rumene il 17 maggio 2010 (la «notifica») in merito a piani di sostegno pubblico a favore degli aeroporti regionali. La notifica è stata protocollata con il numero N 185/2010. Il 15 settembre 2010 le autorità rumene hanno informato la Commissione che l'aeroporto internazionale di Timișoara non sarebbe rientrato tra gli aeroporti ammissibili al regime notificato. Tuttavia, poiché la Commissione ha ottenuto informazioni su taluni finanziamenti pubblici concessi all'aeroporto internazionale di Timișoara nel periodo 2007-2009, nel caso di specie si analizzano i finanziamenti pubblici di tale periodo.
- (3) Con lettera del 21 ottobre 2010 la Commissione ha inoltrato la denuncia alla Romania, richiedendole ulteriori informazioni. Le autorità rumene hanno risposto con lettera del 15 dicembre 2010.

⁽¹⁾ Decisione della Commissione SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) — Aeroporto internazionale di Timișoara — Wizz Air (GU C 270 del 13.9.2011, pag. 11).

⁽²⁾ Carpatair è una compagnia aerea regionale privata fondata nel 1999. Nel 2000 Carpatair ha istituito il suo hub presso l'aeroporto internazionale di Timișoara, offrendo servizi «hub and spoke».

⁽³⁾ Wizz Air è una compagnia aerea ungherese low-cost. Il gruppo Wizz Air è formato da tre compagnie operative, ossia: Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria e Wizz Air Ukraine.



- (4) Il denunciante ha fornito informazioni supplementari con lettere del 24 novembre 2010, 25 novembre 2010, 14 gennaio 2011 e 3 febbraio 2011. Con lettere del 9 febbraio 2011 e del 2 marzo 2011 la Commissione ha informato il denunciante in merito allo stato del caso e ha chiesto informazioni supplementari. Il denunciante ha risposto con lettere del 22 febbraio 2011, 9 marzo 2011 e 28 marzo 2011 e ha fornito informazioni supplementari.
- (5) La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alle autorità rumene con lettere del 16 febbraio 2011, del 3 marzo 2011 e del 16 marzo 2011. Le autorità rumene hanno risposto con lettere del 10 marzo 2011 e del 5 aprile 2011. Il 16 marzo 2011 la Commissione ha informato le autorità rumene che erano ancora necessarie ulteriori informazioni e ne ha chiesto l'invio entro il 15 aprile 2011. Le autorità rumene hanno risposto con lettera del 21 aprile 2011.
- (6) Con lettera del 12 maggio 2011 il denunciante ha acconsentito a rendere nota la propria identità e la propria situazione finanziaria e ha fornito ulteriori informazioni al riguardo.
- (7) Con lettera del 24 maggio 2011 la Commissione ha informato la Romania della propria decisione di avviare un procedimento di indagine formale in relazione al finanziamento connesso all'aeroporto internazionale di Timișoara, all'accordo del 2008 tra il gestore di quell'aeroporto e Wizz Air, al mancato pagamento dei diritti aeroportuali da parte di Wizz Air e agli sconti e alle riduzioni concessi a titolo del regolamento sui diritti aeroportuali del 2007, 2008 e 2010 (la «decisione di avvio del procedimento»).
- (8) Con lettera del 16 giugno 2011 le autorità rumene hanno indicato le informazioni che desideravano venissero eliminate dalla decisione di avvio del procedimento, prima della sua pubblicazione.
- (9) Il 23 giugno 2011 la Commissione ha trasmesso alla Romania una proposta di versione non riservata della decisione di avvio del procedimento. La Commissione ha indicato alla Romania le informazioni che non accettava di considerare riservate.
- (10) Con lettera del 27 giugno 2011 la Romania ha risposto alla Commissione, mantenendo la richiesta di sopprimere talune informazioni.
- (11) Sulla base della corrispondenza con la Romania, la Commissione ha adottato una decisione definitiva sul testo che intendeva pubblicare, conformemente al punto 33 della comunicazione della Commissione relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato ⁽⁴⁾. Con lettera del 25 luglio 2011 la Commissione ha informato la Romania della sua decisione di respingere la richiesta della Romania di sopprimere talune informazioni. Alla Romania è stato concesso un termine di 15 giorni per reagire a tale decisione e comunicare elementi supplementari a sostegno della sua richiesta.
- (12) Con lettera dell'11 agosto 2011 la Romania ha comunicato alla Commissione che manteneva la propria posizione in merito alla soppressione di alcune informazioni ma non si opponeva più alla pubblicazione della decisione di avvio del procedimento.
- (13) La decisione di avvio del procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁵⁾ il 13 settembre 2011. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni in merito alla misura in esame entro un mese dalla data della pubblicazione.
- (14) La Commissione ha ricevuto osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento dalla Romania, con lettere del 27 giugno 2011 e del 14 ottobre 2011. La Romania ha presentato ulteriori informazioni il 27 luglio 2011 e il 12 giugno 2012.
- (15) La Commissione ha ricevuto osservazioni sulla decisione di avvio del procedimento dalla Societatea Nationala Aeroportul International Timișoara — Traian Vuia — S. A. («il gestore aeroportuale») il 27 ottobre 2011, da Carpatair l'8 agosto 2011 e da Wizz Air il 24 giugno 2011 e il 27 ottobre 2011. La Commissione ha inoltre ricevuto osservazioni in merito alla decisione di avvio del procedimento dalla associazione degli aeroporti rumeni, dall'ex direttore del gestore aeroportuale, nonché da Eurojet, da Austrian Airlines e dall'Associazione delle compagnie aeree delle regioni d'Europa (ERA).
- (16) La Commissione ha trasmesso le osservazioni di terzi sulla decisione di avvio del procedimento alla Romania il 4 settembre 2012 e il 20 settembre 2012. La Romania ha risposto a tali osservazioni con lettere del 5 ottobre 2012 e del 17 ottobre 2012.

⁽⁴⁾ Comunicazione della Commissione relativa al segreto d'ufficio nelle decisioni in materia di aiuti di Stato (GU C 297 del 9.12.2003, pag. 6).

⁽⁵⁾ Cfr. nota 1.



- (17) La Commissione ha chiesto informazioni supplementari alle autorità rumene con lettere del 12 ottobre 2011, del 24 febbraio 2012, del 27 luglio 2012, del 9 agosto 2012, del 3 novembre 2012, del 30 ottobre 2014 e del 28 luglio 2015. Le autorità rumene hanno risposto con lettere del 16 novembre 2011, del 13 aprile 2012, del 3 maggio 2012, del 3 settembre 2012, del 5 ottobre 2012, del 12 dicembre 2012, del 2 dicembre 2014, del 9 dicembre 2014 e del 21 settembre 2015.
- (18) Con lettera del 27 luglio 2012, la Commissione ha chiesto informazioni supplementari al denunciante. Quest'ultimo ha risposto con informazioni supplementari il 3 settembre 2012. Il denunciante ha inoltre fornito informazioni il 7 giugno 2011, il 30 giugno 2011, l'8 agosto 2011, il 14 ottobre 2011, il 19 marzo 2012, il 14 maggio 2012, il 13 luglio 2012, il 19 ottobre 2012, il 3 dicembre 2012, il 1° luglio 2013, il 6 giugno 2014, il 10 luglio 2014, il 10 ottobre 2014, il 15 e il 16 ottobre 2014, il 10 novembre 2014, il 12 novembre 2014, il 14 novembre 2014, il 25 febbraio 2015, il 25 maggio 2015, il 28 maggio 2015, il 29 settembre 2015, il 10 dicembre 2015, il 22 dicembre 2015, il 13 aprile 2016, il 28 aprile 2016, il 27 febbraio 2018 e il 20 aprile 2018.
- (19) L'11 febbraio 2015 e il 3 luglio 2015 Wizz Air ha fornito informazioni supplementari, tra cui una relazione elaborata da Oxera per Wizz Air, applicando il principio dell'operatore in un'economia di mercato (il MEOP) ai vari accordi stipulati tra Wizz Air e il gestore aeroportuale. Oxera ha presentato aggiornamenti delle relazioni e altre note il 14 maggio 2015, il 10 agosto 2015, il 21 settembre 2015, il 20 ottobre 2015, il 15 settembre 2017 e il 22 settembre 2017. Il 10 novembre 2017 la Commissione ha chiesto una versione non riservata delle risposte di Oxera del 15 e 22 settembre 2017. Il 15 novembre 2017, Oxera ha comunicato alla Commissione che Wizz Air non aveva chiesto la cancellazione di alcuna informazione e, dopo un ulteriore chiarimento con Oxera il 23 novembre 2017, il 1° dicembre 2017 la Commissione ha trasmesso alla Romania le risposte di Oxera del 15 e 22 settembre 2017. Il 1° febbraio 2018 le autorità rumene hanno presentato le proprie osservazioni relative allo studio di Oxera.
- (20) Il 14 marzo 2014, la Commissione ha informato la Romania e gli interessati dell'adozione della comunicazione «Orientamenti dell'UE sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree» ⁽⁶⁾ («orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014») e ha chiesto di presentare osservazioni entro 20 giorni lavorativi dalla pubblicazione degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Il 4 aprile 2014 gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione ha ricevuto osservazioni da Carpatair il 25 marzo 2014, da Wizz Air il 30 aprile 2014 e dal gestore aeroportuale l'8 maggio 2014.
- (21) Il 28 maggio 2014 la Commissione ha trasmesso alla Romania le osservazioni di terzi relative agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. La Commissione ha ricevuto le osservazioni della Romania in merito alle osservazioni delle parti interessate con lettera del 3 luglio 2014.
- (22) Il gestore aeroportuale ha fornito informazioni supplementari l'11 novembre 2011, il 24 novembre 2016 e il 16 dicembre 2016. La Commissione ha inoltre ricevuto ulteriori osservazioni da parte del gestore aeroportuale il 18 gennaio 2016, il 31 gennaio 2016 e il 7 marzo 2016. L'11 marzo 2016 la Commissione ha trasmesso tali osservazioni alla Romania, che non ha formulato alcuna osservazione.
- (23) Con lettera del 17 luglio 2015 la Commissione ha trasmesso le ulteriori osservazioni del denunciante e di Wizz Air alla Romania, che ha commentato tali osservazioni il 21 settembre 2015.
- (24) Con lettera dell'11 marzo 2016, la Commissione ha trasmesso le ulteriori osservazioni di Oxera alla Romania, che ha commentato tali osservazioni il 15 aprile 2016.
- (25) Il 30 ottobre 2017 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alle autorità rumene. La versione della richiesta tradotta in rumeno è stata inviata alle autorità rumene il 9 novembre 2017. Le autorità rumene hanno risposto dopo l'approvazione di due proroghe del termine il 15 gennaio 2018. Il 26 marzo 2018 e il 31 ottobre 2018 la Commissione ha inviato richieste di ulteriori chiarimenti alle autorità rumene; queste ultime hanno risposto rispettivamente il 4 giugno 2018 e il 21 novembre 2018. L'8 aprile 2019 le autorità rumene hanno fornito la traduzione delle loro risposte del 4 giugno 2018.
- (26) Il 17 maggio 2019 Wizz Air ha inviato una lettera alla Commissione in cui rivendicava il diritto di accesso al fascicolo e il diritto di essere ascoltata; la Commissione ha risposto l'11 giugno 2019.

⁽⁶⁾ Comunicazione della Commissione — Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3).



2. AEROPORTO INTERNAZIONALE DI TIMIȘOARA

2.1. L'aeroporto

- (27) L'aeroporto internazionale di Timișoara è un aeroporto internazionale situato nella parte occidentale della Romania.
- (28) La gestione dell'aeroporto è affidata al gestore aeroportuale (punto 15), una società per azioni in cui lo Stato rumeno detiene l'80 % delle azioni alla data della presente decisione ⁽⁷⁾. Il resto delle azioni è di proprietà di Fondul Proprietatea ⁽⁸⁾. In precedenza, il capitale azionario iniziale era stato interamente sottoscritto dalla Romania e pagato integralmente alla data di costituzione del gestore aeroportuale ⁽⁹⁾.
- (29) Il gestore aeroportuale possiede l'infrastruttura dell'aeroporto, fatta eccezione per la pista, la pista di rullaggio e il piazzale, che sono di proprietà dello Stato rumeno. Quest'ultima infrastruttura è concessa dallo Stato al gestore aeroportuale.
- (30) L'aeroporto internazionale di Timișoara dispone di una pista, di lunghezza pari a 3 500 metri e larga 45 metri. I piazzali dispongono di 22 posizioni di parcheggio. La capacità dell'aeroporto è pari a 1 300 passeggeri internazionali/ora e a 500 passeggeri nazionali/ora. L'aeroporto dispone anche di un terminal merci.
- (31) Dal 2007 al 2009, ossia nel periodo in esame, l'aeroporto internazionale di Timișoara era il secondo aeroporto della Romania in termini di traffico (tabella 1). La tabella 1 comprende anche la successiva evoluzione del traffico fino al 2017.

Tabella 1: Traffico dell'aeroporto internazionale di Timișoara 2007-2018

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
834 580	889 756	974 785	1 137 218	1 200 762	1 035 929	757 069

2014	2015	2016	2017
736 191	924 459	1 161 510	1 650 000

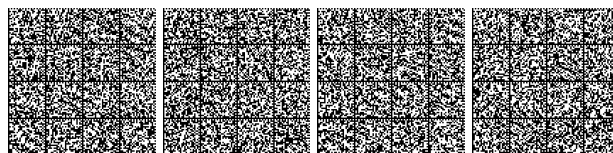
Fonte: Autorità rumene

- (32) Al momento della presente decisione, l'aeroporto internazionale di Timișoara ha in programma servizi aerei per passeggeri forniti da diverse compagnie aeree low cost. Wizz Air serve il numero più elevato di destinazioni europee, mentre Ryanair e Blue Air hanno un'offerta più limitata. L'aeroporto è servito anche da due vettori full service: Tarom e Lufthansa. Vi sono anche voli charter stagionali e diversi operatori merci.
- (33) Dal 2007 al 2009 l'aeroporto internazionale di Timișoara è stato un hub regionale per Carpatair, un vettore aereo regionale full-service che serviva 32 destinazioni nazionali ed europee. Tra le altre compagnie aeree che servivano l'aeroporto in quel periodo, si annoverano Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia, Moldavian Airlines.
- (34) Gli aeroporti più vicini all'aeroporto internazionale di Timișoara sono:
- l'aeroporto di Arad, situato a 50 km di distanza, ossia a 40 minuti di viaggio su strada. L'aeroporto di Arad ha il più grande terminal merci della Romania occidentale. Il traffico passeggeri è diminuito da 67 183 passeggeri nel 2007 a 11 367 passeggeri nel 2018; e

⁽⁷⁾ Statutul Societății Naționale «Aeroportul Internațional Timișoara — Traian Vuia» — SA din 18.9.2008 — Statuto del gestore dell'aeroporto internazionale di Timișoara del 15 ottobre 2008 (lo «Statuto del 2008»), articolo 8.

⁽⁸⁾ Fondul Proprietatea è un fondo immobiliare costituito dal governo rumeno per indennizzare le persone che hanno perso le loro proprietà durante il regime comunista e le cui azioni petitorie non è stato possibile liquidare in natura. Il governo rumeno è diventato azionista di minoranza di Fondul Proprietatea (0,04 %) ridistribuendo ai richiedenti ammissibili le azioni della sua partecipazione iniziale.

⁽⁹⁾ Statutul Societății Naționale «Aeroportul Internațional Timișoara» — SA din 24.8.1998 — Statuto del gestore dell'aeroporto internazionale di Timișoara, in vigore dal 7 ottobre 1998 al 14 ottobre 2008 («Statuto del 1998») approvato con decisione governativa 521/1998, articolo 7.



- l'aeroporto di Caransebes, situato a 107 km di distanza, ossia a 1 ora e 14 minuti di viaggio su strada. Si tratta di un aeroporto privato senza servizio regolare, utilizzato per il trasporto aereo generale, i voli di soccorso e di polizia

- (35) La tabella 2 riassume la situazione finanziaria ⁽¹⁰⁾ del gestore aeroportuale nel periodo in esame:

Tabella 2: Principali indicatori finanziari (in migliaia di RON)

<i>migliaia di RON</i>	2007	2008	2009
Entrate	23 473	30 545	41 067
Crescita delle vendite	n. d.	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
Margine EBITDA	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT	3 249	5 809	5 655
Utile netto	2 417	4 874	3 508
Margine di utile netto	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. Il piano di sviluppo dell'aeroporto internazionale di Timișoara 2006-2015

- (36) Il piano di sviluppo 2006-2015 («Piano di sviluppo») prevedeva l'aumento del traffico passeggeri da 611 705 nel 2005 a 1 661 332 nel 2010, per raggiungere i 2 565 494 passeggeri nel 2015. Era stato previsto che l'adesione della Romania all'UE nel 2007 avrebbe incrementato il traffico del 16-18 %.
- (37) Il piano di sviluppo ha constatato che nel periodo 2001-2005 il traffico passeggeri e il movimento degli aeromobili erano aumentati del 250 %. Il piano ha inoltre rilevato che nel 2006 la capacità esistente aveva raggiunto un livello critico per quanto riguarda il terminal passeggeri, il piazzale, la pista, la strada di accesso e i parcheggi; ciò metteva a rischio la possibilità di aprire nuove rotte e aumentare il numero di passeggeri sulle rotte esistenti. I lavori sono iniziati nel 2003 per quanto riguarda l'ampliamento del terminal passeggeri e nel 2004 per l'ampliamento del piazzale. Il piano di sviluppo ha confermato la necessità di proseguire l'ampliamento e lo sviluppo di infrastrutture per far fronte al previsto aumento del traffico.

3. MISURE CONTESTATE

3.1. Misura 1 — Finanziamenti annuali concessi al gestore aeroportuale

- (38) Il gestore aeroportuale ha ricevuto sovvenzioni annuali dallo Stato («misura 1»). Secondo la Romania, il finanziamento concesso al gestore aeroportuale nel periodo 2007-2009 riguardava i seguenti tipi e importi di investimenti (tabella 3).

Tabella 3: Finanziamenti pubblici concessi al gestore aeroportuale nel periodo 2007-2009

Anno	Voce n.	Importo in migliaia di RON)	Progetto d'investimento	Proprietario dell'infrastruttura
2007	1	500	Sviluppo della strada d'accesso e dell'area di parcheggio	Aeroporto
	2	1 758	Sviluppo del terminal non Schengen (inizialmente terminal voli nazionali)	Aeroporto
	3	6 846	Miglioramento della pista e ampliamento del piazzale aeromobili	Stato rumeno
		9 104	Totale parziale	

⁽¹⁰⁾ Rapporto di analisi del 7 febbraio 2011 su Fondul Proprietatea, IEBA Trust financial & Investment Services.



2008	4	10 236,65	Miglioramento della pista e ampliamento del piazzale aeromobili	Stato rumeno
	5	242	Sviluppo del terminal non Schengen (inizialmente terminal voli nazionali)	Aeroporto
	6	97,24	Metal detector presso i cancelli di sicurezza	Aeroporto
	7	4 598,4	Sistema di rilevamento esplosivi	Aeroporto
	8	703,99	Dispositivi portatili di rilevamento esplosivi	Aeroporto
	9	1 344,00	Dispositivi di illuminazione	Aeroporto
	10	1 773,61	Sistema di scansione a raggi X	Aeroporto
	11	511,81	Telaio semovente EMS	Aeroporto
		19 507,7	Totale parziale	
2009	12	2 387,99	Miglioramento della pista e ampliamento del piazzale aeromobili	Stato rumeno
	13	6 379,96	Miglioramento del terminal non Schengen (inizialmente terminal voli nazionali)	Aeroporto
		8 767,95	Totale parziale	
2007-2009		37 379,65	Totale	

(39) Secondo la Romania, il finanziamento degli investimenti aveva le seguenti basi giuridiche:

- (1) Per quanto riguarda le attrezzature di sicurezza, la decisione governativa 1461/2007 riguardava il finanziamento di programmi per l'acquisto di attrezzature di sicurezza aeroportuale, comprendente le attrezzature di sicurezza da finanziare presso l'aeroporto internazionale di Timișoara nel 2008. Il finanziamento è stato stanziato nel progetto di bilancio 2008 e approvato con decisione governativa 666/2008 del 24 giugno 2008.
- (2) Per il resto degli investimenti, la decisione governativa 615/2002 ha approvato il programma strategico per lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale dell'aeroporto internazionale di Timișoara per il periodo 2002-2015. È stata modificata dalla decisione governativa 1212/2007 che ha approvato il programma strategico per il periodo 2007-2015. L'elenco degli investimenti è stato incluso specificamente nel programma strategico. Gli importi stanziati per questi investimenti sono stati inclusi negli atti giuridici che approvano i bilanci per gli anni 2007, 2008 e 2009 ⁽¹⁾.

3.2. Misura 2 — Gli AIP del 2007, 2008 e 2010

3.2.1. L'AIP del 2007 e l'AIP del 2008

- (40) In base alle informazioni fornite dalla Romania, ciascun gestore aeroportuale ha il potere, ai sensi del quadro giuridico nazionale applicabile, di fissare i diritti aeroportuali. I diritti fissati dal gestore aeroportuale sono soggetti alla pubblicazione formale prevista dalle norme internazionali per il settore dell'aviazione, nelle pubblicazioni di informazione aeronautica («AIP»). Di conseguenza, la politica tariffaria per l'utilizzo dell'aeroporto internazionale di Timișoara è stata fissata solo in relazione a tale aeroporto e non è applicabile a nessun altro aeroporto nel territorio regionale o nazionale. Gli AIP sono proposti dalla direzione esecutiva del gestore aeroportuale e approvati dal consiglio di amministrazione, conformemente alle prerogative espressamente previste dallo statuto della società.
- (41) I diritti applicabili sono stati pubblicati nell'AIP il 7 giugno 2007 con il riferimento GEN 4.1-17 («AIP del 2007») come segue:

⁽¹⁾ Decreto 289 del ministero dei Trasporti, del ministero delle Finanze e del ministero del Lavoro, del 21 febbraio 2007, per il bilancio 2007, decisione governativa 666 del 24 giugno 2008 per il bilancio 2008 e decisione governativa 721 del 17 giugno 2009 per il bilancio 2009.

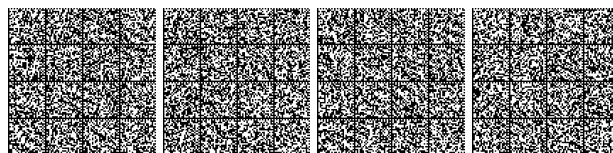


Tabella 4: Diritti aeroportuali previsti dall'AIP del 2007 (in EUR)

Diritto	Diritto minimo	Tasso unitario
Atterraggio	50	7/tonnellata
Illuminazione	50	2,10/tonnellata
Parcheggio	15	0,15/tonnellata/ora
Servizio passeggeri		
— <i>voli internazionali</i>		8/passeggero
— <i>voli nazionali</i>		3/passeggero
— <i>sicurezza</i>		7/passeggero
— <i>transito o trasferimento</i>		5/passeggero

- (42) A norma dell'AIP del 2007, le riduzioni dei diritti di atterraggio sulla base del numero di atterraggi sono riassunte nella seguente tabella:

Tabella 5: Riduzioni dei diritti aeroportuali previste dall'AIP del 2007

Voli internazionali	
Numero di atterraggi/anno	Riduzione (%)
250-500	10
501-1 200	20
1 201-2 000	30
2 001-2 500	40
2 501-3 000	50
3 001-3 500	60
3 501-4 000	70
> 4 001	85

- (43) Inoltre, si concede uno sconto del 50 % sui diritti di atterraggio per un periodo di sei mesi ai nuovi operatori aerei che effettuano almeno due voli alla settimana e per nuove destinazioni che non sono ancora collegate all'aeroporto internazionale di Timișoara.
- (44) I diritti aeroportuali applicabili per il 2008 sono stati pubblicati nell'AIP il 23 ottobre 2008 con il riferimento GEN 4.1-17 («AIP del 2008») come segue:

Tabella 6: Diritti aeroportuali applicabili (AIP del 2008) in EUR

Diritto	Diritto minimo	Tasso unitario
Atterraggio	50	7/tonnellata
Illuminazione	50	2,10/tonnellata
Parcheggio	15	0,15/tonnellata/ora
Servizio passeggeri		
— <i>voli internazionali</i>		8/passeggero
— <i>voli nazionali</i>		5/passeggero
— <i>sicurezza</i>		10/passeggero
— <i>transito o trasferimento</i>		1,50/passeggero
— <i>persone a mobilità ridotta</i>		0,20/passeggero



- (45) L'AIP del 2008 ha aumentato il prezzo dei diritti per la sicurezza dei passeggeri dai 7 EUR del 2007 a 10 EUR per passeggero. La tassa passeggeri per i passeggeri in transito o in trasferimento è stata ridotta da 5 EUR per passeggero a 1,50 EUR. Inoltre, il gestore aeroportuale ha introdotto un diritto di 0,20 EUR per le persone a mobilità ridotta.
- (46) L'AIP del 2008 prevede riduzioni dei diritti di atterraggio in base al numero di sbarchi dell'anno precedente come segue:

Tabella 7: Riduzioni dei diritti aeroportuali (AIP del 2008)

Voli internazionali	
Numero di atterraggi/anno	Riduzione (%)
250-500	10
501-1 200	20
1 201-2 000	30
2 001-2 500	40
2 501-3 000	50
3 001-3 500	60
> 3 501	70

- (47) L'AIP del 2008 prevede anche uno sconto del 50 % sui diritti di atterraggio, per un periodo di 12 mesi, per i nuovi operatori aerei dell'aeroporto internazionale di Timișoara che effettuano almeno tre voli settimanali su un aeromobile di almeno 70 posti. Per ogni nuova destinazione aperta, lo sconto applicato ai diritti di atterraggio è pari al 50 % per un periodo di sei mesi.
- (48) Oltre agli sconti e alle riduzioni precedenti, il gestore aeroportuale concede anche un rimborso parziale dei pagamenti ricevuti a titolo dei diritti di imbarco (tabella 8).

Tabella 8: Rimborso delle entrate provenienti dai diritti di imbarco ai sensi dell'AIP del 2008

Numero di passeggeri imbarcati/anno garantiti dall'utente	Rimborso
150 001-300 000	10 %
300 001-500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. L'AIP del 2010

- (49) Il 26 agosto 2010 è stata pubblicata una modifica ai diritti aeroportuali dell'aeroporto internazionale di Timișoara («AIP del 2010»). Il gestore aeroportuale ha introdotto una nuova categoria di sconti per aeromobili con peso massimo al decollo superiore a 70 tonnellate («MTOW»):

Tabella 9: Gli sconti dell'AIP del 2010 per gli aeromobili con un MTOW superiore a 70 tonnellate

Numero di passeggeri imbarcati/mese garantiti dall'utente	Sconto (%)
0-10 000	0
10 001-18 000	72
18 001-36 000	82
> 36 000	85



3.3. Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra il gestore aeroportuale e Wizz Air

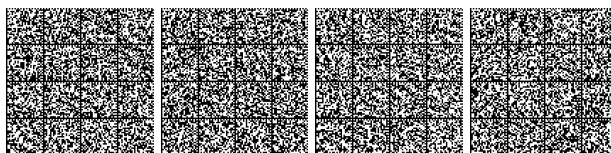
- (50) A metà del 2008, il gestore aeroportuale e Wizz Air hanno firmato una serie di accordi che stabiliscono i principi della loro cooperazione, nonché i termini e le condizioni di utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali da parte della compagnia aerea. Gli accordi firmati comprendevano: i) un memorandum d'intesa, ii) un accordo di commercializzazione, iii) un accordo operativo e iv) un accordo di assistenza a terra (nell'insieme gli «accordi del 2008»). Sulla base degli accordi del 2008, Wizz Air ha iniziato le sue operazioni dall'aeroporto internazionale di Timișoara alla fine del 2008. Nel 2009 la compagnia aerea ha progressivamente aumentato il numero di destinazioni internazionali servite con aeromobili del tipo A320 (280 posti).

3.3.1. Il memorandum d'intesa del 25 giugno 2008

- (51) Il memorandum d'intesa («memorandum d'intesa» o «MI») è stato firmato il 25 giugno 2008 dal gestore aeroportuale e da Wizz Air. È stato firmato per un periodo iniziale di tre anni, più un anno durante il quale le parti potevano procedere alla risoluzione per inadempienza contrattuale. Il protocollo d'intesa ha definito i principi generali della cooperazione, nonché i termini e le condizioni per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali ad opera di Wizz Air.
- (52) Il gestore aeroportuale ha accettato di ampliare il terminal passeggeri per metterlo in grado di gestire fino a tre milioni di passeggeri l'anno entro il 1° gennaio 2011. Ha inoltre convenuto di innalzare la categoria di atterraggio e decollo della pista, portandola alla categoria III in entrambe le direzioni prima della fine del 2009, e di mettere a disposizione bande orarie secondo la richiesta di Wizz Air.
- (53) Wizz Air ha accettato di svolgere attività di commercializzazione per il gestore aeroportuale. In particolare, si è convenuto di promuovere le destinazioni di volo di Wizz Air da o per l'aeroporto, in modo da aumentare il numero di passeggeri in partenza e in arrivo presso l'aeroporto stesso. In cambio, il gestore aeroportuale ha accettato di pagare costi di commercializzazione, a seconda del numero di atterraggi e del numero di passeggeri garantito.

3.3.2. L'accordo di commercializzazione del 30 luglio 2008

- (54) L'accordo di commercializzazione («accordo di commercializzazione») è stato firmato dalle parti il 30 luglio 2008 per un primo periodo di tre anni a decorrere dall'11 dicembre 2008. La durata dell'accordo di commercializzazione poteva essere prorogata di un anno dopo un periodo iniziale di tre anni.
- (55) L'accordo di commercializzazione fissava i termini e le condizioni delle attività di commercializzazione svolte da Wizz Air, allo scopo di aumentare il numero di passeggeri in partenza e in arrivo presso l'aeroporto.
- (56) L'accordo di commercializzazione specifica le seguenti attività di commercializzazione che Wizz Air deve svolgere:
- promozione dell'aeroporto internazionale di Timișoara e dei voli di Wizz Air da e per l'aeroporto internazionale di Timișoara nella rivista della compagnia aerea, distribuita a bordo o consultabile online;
 - pubblicità dell'aeroporto internazionale di Timișoara sul proprio sito;
 - elaborazione di una strategia di commercializzazione per l'aeroporto internazionale di Timișoara e per Wizz Air;
 - promozioni pubblicitarie per i servizi aerei presso l'aeroporto internazionale di Timișoara; e
 - altre attività promozionali per favorire l'incremento del numero di passeggeri presso l'aeroporto internazionale di Timișoara.
- (57) Le attività di commercializzazione dovevano svolgersi sia sui media rumeni sia su quelli stranieri.
- (58) In cambio delle attività di commercializzazione di Wizz Air, il gestore aeroportuale era tenuto a pagare a Wizz Air costi di commercializzazione in funzione del numero di passeggeri in partenza garantito.
- (59) L'accordo di commercializzazione prevedeva che, in caso di aumento dei diritti regolamentati nell'accordo operativo o nell'accordo di assistenza a terra, i costi di commercializzazione dovessero essere modificati in misura corrispondente alla variazione dei diritti aeroportuali.



- (60) Inoltre, il gestore aeroportuale ha i seguenti obblighi nei confronti di Wizz Air:
- consentire a Wizz Air di utilizzare le infrastrutture dell'aeroporto internazionale di Timișoara per le attività commerciali e di commercializzazione;
 - favorire i contatti di Wizz Air con gli enti pubblici e le imprese locali;
 - condividere con Wizz Air le esperienze, le conoscenze e i contatti di cui il gestore dispone in merito ai servizi di commercializzazione e ai media locali;
 - coinvolgere Wizz Air nelle proprie attività di promozione e di commercializzazione;
 - concedere a Wizz Air spazi pubblicitari nell'aeroporto internazionale di Timișoara;
 - sostenere Wizz Air con attività di pubbliche relazioni.
- (61) L'accordo di commercializzazione prevedeva che Wizz Air emettesse una fattura per i costi di commercializzazione dopo aver ricevuto dal gestore aeroportuale una fattura pro-forma relativa ai costi dell'accordo operativo e dell'accordo di assistenza a terra.
- (62) In base all'accordo di commercializzazione, Wizz Air era tenuta a inviare al gestore aeroportuale, con frequenza almeno annuale, relazioni sulle attività di commercializzazione svolte (descrivendo ad esempio le attività di commercializzazione, i gruppi destinatari, la pubblicità, la frequenza, la scelta dei media, gli importi spesi per le attività di commercializzazione).

3.3.3. Risoluzione dell'accordo di commercializzazione e pagamento dei costi di commercializzazione da parte del gestore aeroportuale

- (63) L'11 febbraio 2010 il gestore aeroportuale ha deciso di procedere alla risoluzione dell'accordo di commercializzazione.
- (64) Per quanto riguarda le norme in materia di appalti pubblici, l'autorità nazionale rumena per la regolamentazione e il controllo degli appalti pubblici ha concluso che l'aggiudicazione dell'accordo di commercializzazione, senza applicare alcuna delle procedure di aggiudicazione previste dalla legislazione nazionale, costituiva una violazione di tali norme ed era punibile con un'ammenda compresa tra 70 000 e 100 000 RON.
- (65) Il gestore aeroportuale aveva ricevuto da Wizz Air fatture per un totale di 2 560 992,90 EUR relative a servizi di commercializzazione nel periodo ottobre 2008-gennaio 2010. Le autorità rumene sostengono che il gestore aeroportuale non avrebbe pagato tale importo e che l'obbligo di pagamento derivante dall'accordo di commercializzazione sarebbe stato estinto conformemente al diritto commerciale.
- (66) Dalle fatture inviate da Wizz Air al gestore aeroportuale emerge che i costi di commercializzazione sono stati fatturati con qualche mese di ritardo.

3.3.4. L'accordo operativo del 1° agosto 2008

- (67) L'accordo operativo è stato concluso il 1° agosto 2008 per il periodo 11 dicembre 2008 - 10 dicembre 2009, con rinnovo automatico per altri 12 mesi, ogni anno nel giorno dell'anniversario della sua entrata in vigore («l'accordo operativo»).⁽¹²⁾ L'accordo operativo specificava i requisiti dei servizi che il gestore aeroportuale avrebbe dovuto fornire a Wizz Air (servizi passeggeri, servizi di sicurezza, servizi di transito/trasferimento) e fissava i diritti aeroportuali che Wizz Air avrebbe dovuto pagare, nonché i relativi sconti ed esenzioni.
- (68) I diritti erano sostanzialmente⁽¹³⁾ gli stessi previsti nell'AIP del 2008. Inoltre, la compagnia aerea aveva diritto a uno sconto del 50 % per sei mesi in caso di aumento delle frequenze.
- (69) I pagamenti per i servizi erano dovuti a 30 giorni dal ricevimento della fattura, «senza alcuna deduzione a causa di presunte domande riconvenzionali o di altro tipo». Gli interessi di mora erano fissati al 6,5 % all'anno. Le sanzioni dovevano essere indicate in una fattura.

⁽¹²⁾ Si tratta dell'accordo operativo cui fa riferimento l'accordo di commercializzazione.

⁽¹³⁾ Ad eccezione dei diritti per i voli nazionali, dal momento che Wizz Air non operava alcun volo nazionale.



- (70) La violazione della riservatezza del contratto era punibile con una sanzione pecuniaria di 10 000 EUR.
- (71) Il 25 giugno 2010 l'accordo operativo è stato modificato da un nuovo sistema di sconti, che copriva il periodo fino al 6 febbraio 2011. Questo nuovo sistema di sconti corrisponde a quello indicato nell'AIP del 2010.

3.3.5. *L'accordo di assistenza a terra del 1° agosto 2008*

- (72) L'accordo di assistenza a terra costituiva un allegato dell'accordo IATA sui servizi di assistenza a terra dell'aprile 2004 ed era valido dall'11 dicembre 2008 al 10 dicembre 2009, con rinnovo automatico per altri 12 mesi ogni anno nel giorno dell'anniversario della sua entrata in vigore ⁽¹⁴⁾.
- (73) L'accordo di assistenza a terra fissava a 150 EUR i diritti di assistenza per un aeromobile passeggeri Airbus A320, relativamente a un'unica assistenza a terra consistente in un arrivo e nella successiva partenza. I servizi «su richiesta» non erano inclusi e dovevano essere addebitati separatamente.
- (74) Le fatture relative ai servizi di assistenza dovevano essere emesse entro il quinto giorno del mese successivo. I pagamenti dovevano essere effettuati entro 30 giorni dalla data di ricevimento della fattura. Gli interessi di mora erano fissati a un tasso annuo del 6,5 %.
- (75) Il 1° febbraio 2010 l'accordo di assistenza a terra è stato prorogato per un periodo di un anno a decorrere dal 6 febbraio 2010. La disposizione dell'accordo di commercializzazione, che consentiva l'immediata risoluzione dell'accordo di assistenza a terra e dell'accordo operativo senza la possibilità di esigere danni al momento della scadenza o della risoluzione dell'accordo di commercializzazione, è stata dichiarata nulla.
- (76) Il 25 giugno 2010 l'accordo di assistenza a terra è stato modificato da un nuovo sistema di sconti, applicabile ai diritti di assistenza e ai servizi su richiesta, valido fino al 6 febbraio 2011. Il nuovo sistema di sconti era stato introdotto con decisione del consiglio di amministrazione del gestore aeroportuale il 15 giugno 2010. Questo nuovo sistema di sconti corrisponde a quello indicato nell'AIP del 2010.

3.4. **Misura 4 -La tolleranza in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali fatturati a Wizz Air per il periodo ottobre 2009-febbraio 2010**

- (77) Il 28 aprile 2010 il gestore aeroportuale ha inviato a Wizz Air una intimazione di pagamento di 2 825 360 EUR per le fatture relative ai canoni dovuti in base all'accordo operativo e all'accordo di assistenza a terra emesse dall'ottobre 2009 al febbraio 2010.
- (78) Al momento della decisione di avvio del procedimento, Wizz Air aveva pagato solo 264 367,10 EUR nel primo semestre del 2010 e, a quanto sembra, il gestore aeroportuale non aveva intrapreso altre azioni per riscuotere gli importi dovuti.

4. **MOTIVAZIONI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI INDAGINE**

- (79) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha concluso che l'aliquota di base dei diritti aeroportuali prevista dall'AIP del 2007, dall'AIP del 2008 e dall'AIP del 2010 non costituiva un aiuto di Stato.
- (80) La decisione di avvio del procedimento, tuttavia, ha sollevato la questione se le seguenti misure fossero state concesse a condizioni di mercato e non avessero quindi comportato aiuti di Stato. In caso contrario, occorreva decidere se tale aiuto di Stato potesse essere considerato compatibile con il mercato interno:
- i finanziamenti annuali per il funzionamento concessi al gestore aeroportuale nel 2007, 2008 e 2009;
 - gli sconti e le riduzioni secondo l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010;
 - gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale;
 - la tolleranza in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali fatturati a Wizz Air per il periodo ottobre 2009 - febbraio 2010.

⁽¹⁴⁾ Si tratta dell'accordo di assistenza a terra cui fa riferimento l'accordo di commercializzazione.



4.1. Misura 1 — Finanziamenti annuali per il funzionamento concessi al gestore aeroportuale 2007-2009

- (81) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che il finanziamento annuale concesso al gestore aeroportuale non sia conforme al MEOP, poiché non erano stati forniti piani industriali né proiezioni di redditività, poiché l'azionista di minoranza (Fondul Proprietatea) apparentemente non aveva contribuito al finanziamento alle stesse condizioni e infine poiché non era chiaro se il gestore aeroportuale avesse costantemente pagato agli azionisti i dividendi corrispondenti.

4.2. Misura 2 — Gli sconti e le riduzioni secondo l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010

- (82) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che gli sconti e le riduzioni dell'AIP del 2007 costituissero aiuti di Stato e non era pertanto possibile escludere che l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 comportassero aiuti di Stato. La Commissione non ha potuto escludere che alcuni utenti dell'aeroporto internazionale di Timișoara avessero ricevuto un vantaggio selettivo grazie a tali sconti e riduzioni. Per quanto riguarda la nuova riduzione per gli aeromobili con un MTOW superiore a 70 tonnellate fissata dall'AIP del 2010, la Commissione ha ritenuto che costituissero un aiuto di Stato, dal momento che non era a prima vista sufficiente a coprire i costi del gestore aeroportuale. Inoltre, la differenza riscontrata tra i diritti applicati ai passeggeri nazionali e quelli applicati ai passeggeri internazionali, nonché ai passeggeri in transito, ha indotto la Commissione a mettere in dubbio il carattere non discriminatorio dei regimi adottati.

4.3. Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale

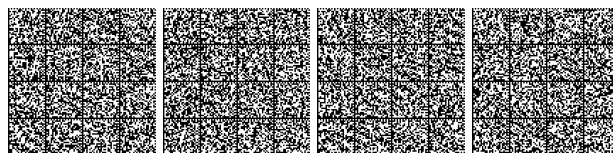
- (83) La Commissione ha ritenuto in via preliminare che gli accordi del 2008 con Wizz Air non fossero stati conclusi in normali condizioni di mercato e che, pertanto, Wizz Air abbia ricevuto un vantaggio economico selettivo. La Commissione ha quindi ritenuto in via preliminare che gli accordi del 2008 costituissero aiuti di Stato.

4.4. Misura 4 -La tolleranza in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali fatturati a Wizz Air per il periodo ottobre 2009-febbraio 2010

- (84) La Commissione ha ritenuto in via preliminare di non poter escludere che la tolleranza dimostrata in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali implichi un aiuto di Stato, in quanto non era stata adottata alcuna misura di esecuzione.

5. OSSERVAZIONI DELLA ROMANIA**5.1. Misura 1 — Finanziamenti annuali concessi al gestore aeroportuale 2007-2009**

- (85) La Romania ha spiegato che i presunti aiuti al funzionamento concessi al gestore aeroportuale riguardano in realtà i costi di investimento e non costituiscono un aiuto di Stato. I progetti di investimento sono indicati nella tabella 3 della presente decisione.
- (86) Per quanto riguarda il finanziamento del miglioramento della pista e dell'ampliamento del piazzale aeromobili nel 2007, 2008 e 2009, la Romania sostiene che tale finanziamento era stato effettuato in conformità del MEOP. Secondo la Romania, il MEOP è rispettato se gli investimenti sono effettuati in attività detenute dallo Stato che generano entrate derivanti da dividendi e canoni di concessione. In questo caso, la Romania ha calcolato un canone di concessione pari al 2 % del reddito lordo ottenuto mediante la concessione. La Romania ha dichiarato che il piano di sviluppo e la valutazione della capacità dell'aeroporto internazionale di Timișoara, elaborata nel 2006 (la «valutazione della capacità») indicavano la sostenibilità economica degli investimenti. Secondo la Romania, la sostenibilità economica era prevedibile, in quanto l'incremento del numero di passeggeri e il miglioramento dell'efficienza avrebbero prodotto una crescita delle entrate derivanti dall'esercizio dell'infrastruttura aeroportuale. Secondo la Romania, gli investimenti erano necessari anche per soddisfare i requisiti di sicurezza aerea (in particolare per impedire l'accesso non autorizzato agli aerei) e per far fronte alle esigenze operative derivanti dalla crescita del traffico. La Romania ha aggiunto che, oltre alle attività commerciali, l'infrastruttura è stata utilizzata per attività militari, missioni ufficiali, missioni di ricerca e salvataggio, voli umanitari e per aiuti di emergenza e voli delle Nazioni Unite, della Croce Rossa, della Mezzaluna Rossa e simili. La Romania ha dichiarato che le attività di interesse nazionale (esercito e difesa nazionale, missioni umanitarie e di soccorso e simili) rientrano nell'ambito del servizio pubblico. La Romania ha fatto presente che, in base al diritto rumeno, il gestore aeroportuale era tenuto a consentire il libero utilizzo delle infrastrutture aeroportuali per attività non commerciali.



- (87) Per quanto riguarda il finanziamento delle attrezzature di sicurezza nel 2008, la Romania sostiene che tale finanziamento riguarda attività che rientrano nell'ambito del servizio pubblico. La Romania ha dichiarato che tali investimenti erano richiesti dal regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, dal regolamento (CE) n. 622/2003 della Commissione e dal diritto nazionale. Inoltre, la Romania ha dichiarato che il gestore aeroportuale ha utilizzato le attrezzature di sicurezza al fine di conformarsi ai requisiti in materia di sicurezza alle frontiere imposti dal regolamento (CE) n. 562/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (88) Per quanto riguarda il finanziamento dell'ampliamento e del *miglioramento del terminal non Schengen* nel 2007, 2008, 2009 e 2010, la Romania sostiene che tale finanziamento sarebbe stato effettuato in conformità del MEOP o sarebbe stato connesso ad attività di competenza dei poteri pubblici. Secondo la Romania, tali investimenti si basavano su considerazioni economiche, volte a preparare l'aeroporto a un maggior numero di passeggeri. La Romania ha dichiarato che lo Stato era guidato da prospettive di redditività a più lungo termine. Inoltre, la Romania ha spiegato che gli investimenti erano necessari per soddisfare gli obblighi che il paese doveva adempiere per aderire allo spazio Schengen. In particolare, la Romania ha dichiarato che gli investimenti erano necessari per conformarsi al regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio e al regolamento (CE) n. 562/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (89) Per quanto riguarda il finanziamento dello *sviluppo della strada d'accesso e dell'area di parcheggio* nel 2007, la Romania ha sostenuto che tale finanziamento è stato effettuato in conformità del MEOP. La Romania ha dichiarato che nel 2005 era stato condotto uno studio di fattibilità su tale investimento, che comprendeva un piano industriale e una valutazione della redditività dell'investimento. Secondo la Romania, l'analisi della redditività segnalava la possibilità di entrate rilevanti.
- (90) Per quanto riguarda il finanziamento dei *dispositivi di illuminazione* nel 2008, la Romania sostiene che tale finanziamento è stato effettuato in conformità del MEOP. Secondo la Romania, l'investimento in dispositivi di illuminazione era necessario per garantire un uso ottimale delle infrastrutture aeroportuali nonché la sicurezza dei passeggeri e degli aeromobili. La Romania ha dichiarato che l'investimento si è rivelato vantaggioso anche ex post.

5.2. Misura 2 — Gli sconti e le riduzioni secondo l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010

5.2.1. L'AIP del 2007 e l'AIP del 2008

- (91) La Romania afferma che, dal 2007, il gestore aeroportuale opera in modo redditizio e che da allora gli utili sono aumentati costantemente. In tale contesto, le tariffe applicate dal gestore aeroportuale hanno coperto i costi dei servizi prestati.
- (92) La Romania ha dichiarato che le decisioni sull'applicazione dei diritti aeroportuali si basavano su note informative di carattere economico e finanziario elaborate da un ufficio specializzato del gestore aeroportuale.
- (93) Secondo la Romania, i diritti aeroportuali sono stati pubblicati negli AIP ed erano applicabili a tutti gli utenti in maniera non discriminatoria.
- (94) La Romania ha chiarito che l'AIP del 2007 e l'AIP del 2008 erano stati approvati dal consiglio di amministrazione del gestore aeroportuale circa due mesi prima dell'entrata in vigore di ciascun AIP.
- (95) Secondo la Romania, il modello commerciale di Carpatair, ossia il modello «hub and spoke», ha portato a una situazione in cui, nei momenti di punta degli arrivi di voli passeggeri di Carpatair, le capacità aeroportuali erano quasi completamente esaurite. Nei momenti di minor traffico, invece, la capacità era sottoutilizzata. Pertanto, i costi incrementali di un maggior afflusso di passeggeri all'aeroporto internazionale di Timișoara, almeno al di fuori dei momenti di punta derivanti dal modello operativo di Carpatair, erano assai modesti poiché i costi erano in gran parte fissi. Di conseguenza, le stime indicavano che i diritti aeroportuali anche modesti si sarebbero dimostrati redditizi in una prospettiva incrementale. Lo dimostra l'aumento del 39 % delle entrate di esercizio osservato dal gestore aeroportuale nel periodo 2008-2010; tale aumento è stato ottenuto incrementando i costi di esercizio solo del 22 %.



- (96) Secondo la Romania, le riduzioni e gli sconti previsti dall'AIP del 2007 e dall'AIP del 2008 riflettono le economie di scala ottenute dal gestore aeroportuale a causa dell'elevato costo fisso delle operazioni aeroportuali. Ciò significa che vi è un forte incentivo a ottenere volumi incrementali. Riduzioni e sconti sono concepiti per incentivare e incrementare quei tipi di attività economica che sfruttano l'infrastruttura aeroportuale nel modo più efficiente possibile.

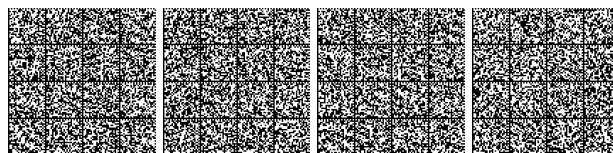
5.2.2. L'AIP del 2010

- (97) Secondo la Romania, il gestore aeroportuale ha agito autonomamente nel determinare i diritti e le riduzioni pubblicati nell'AIP del 2010. La Romania ha dichiarato che i diritti e le riduzioni non sono imputabili allo Stato.
- (98) La Romania ha affermato che l'AIP del 2010 è stato adottato in conformità del MEOP. Secondo la Romania, l'analisi del rispetto del MEOP dovrebbe tenere conto delle entrate non aeronautiche, dell'esternalizzazione della rete e dell'aumento del valore della società. Il 14 % circa delle entrate del gestore aeroportuale derivava da attività non aeronautiche. Secondo la Romania, i passeggeri delle compagnie aeree low cost sono in genere più inclini ad acquistare giornali, prodotti alimentari, bevande o simili nei negozi dell'aeroporto rispetto ad altri passeggeri, in quanto le compagnie aeree low cost di solito non offrono questi servizi a bordo.
- (99) La Romania ritiene che l'AIP del 2010 abbia incentivato le compagnie aeree ad attirare un maggior numero di passeggeri. Ha dichiarato inoltre che, per tutto il periodo di applicazione dell'AIP del 2010, il traffico dell'aeroporto aveva registrato un andamento positivo (cfr. tabella 10).

Tabella 10: aeroporto di Timișoara — entrate e numero di passeggeri

	Numero totale di passeggeri	Totale delle entrate RON (EUR)
2008	831 404	22 033 887 (5 983 079)
2009	944 167	34 977 836 (8 254 746)
2010	1 137 218	37 565 399 (8 923 110)

- (100) La Romania ha segnalato che i diritti aeroportuali applicabili a Carpatair sono stati ridotti del 70 % per gli atterraggi e del 50 % per l'illuminazione. Sono stati imputati solo 1,5 EUR per passeggero in trasferimento. Secondo l'AIP del 2010, la riduzione massima dei diritti aeroportuali applicabile a Wizz Air era compresa tra il 67 % e il 72 %. A Wizz Air non sono mai stati applicati sconti compresi tra il 72 % e l'85 %, in quanto la compagnia non ha mai raggiunto le rispettive soglie. Secondo la Romania, anche altre compagnie aeree erano ammissibili alla riduzione dei diritti in funzione del livello di passeggeri o di movimenti raggiunto.
- (101) La Romania ha dichiarato che la riduzione dei diritti aeroportuali nell'AIP del 2010 riflette i costi di opportunità che il gestore aeroportuale deve sostenere per fornire servizi alle imprese che utilizzano aeromobili di piccole dimensioni e hanno tempi di rotazione più lunghi, rispetto ai servizi forniti ad aeromobili più grandi con un numero maggiore di passeggeri per atterraggio. L'AIP del 2010 mirava ad attirare le compagnie aeree con tempi di rotazione più brevi, in modo da consentire un maggior numero di rotazioni all'ora e migliorare così la capacità operativa del gestore aeroportuale in termini di numero di atterraggi all'ora.
- (102) La Romania afferma che gli sconti applicati a Wizz Air rispecchiano anche la minore quantità di servizi utilizzati. Wizz Air offriva solo voli diretti e quindi non richiedeva le strutture e i servizi necessari per il trasferimento. Per i voli di transito, il gestore aeroportuale deve raddoppiare i servizi di sicurezza. Secondo la Romania, il 60 % dei passeggeri di Wizz Air effettua il check-in online, con una sensibile riduzione del personale addetto al check-in. I passeggeri di Wizz Air recano con sé meno bagagli, con una conseguente riduzione del personale e delle strutture necessarie per la movimentazione dei bagagli. Secondo la Romania, lo stesso personale di Wizz Air effettuava un regolare servizio di pulizia degli aeromobili durante il tempo di rotazione.



5.3. Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale

- (103) La Romania sostiene che nessuno degli investimenti destinati al ripristino della pista di rullaggio o all'ampliamento del piazzale era stato effettuato specificamente a causa della presenza di Wizz Air. Secondo la Romania, gli investimenti effettuati dallo Stato in qualità di azionista principale erano stati avviati prima che Wizz Air annunciasse l'intenzione di operare presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. La Romania ha dichiarato che, analogamente, gli investimenti e le riparazioni realizzati con risorse proprie dal gestore aeroportuale non dipendevano dalla presenza di Wizz Air o di altre compagnie aeree presso l'aeroporto internazionale di Timișoara, bensì dalla necessità di garantire le condizioni di sicurezza necessarie per il corretto svolgimento dell'attività aeroportuale. Le riparazioni sono state effettuate a causa della normale usura e non per la presenza di determinate compagnie aeree.
- (104) Come la Romania ha indicato nel suo preambolo, il memorandum d'intesa era un accordo di principio che non imponeva alle parti alcun obbligo giuridico. La Romania sostiene che, fatta eccezione per la violazione della clausola di riservatezza, l'accordo non prevedeva sanzioni per eventuali violazioni. Oltre all'assenza di un valido obbligo relativo alla fornitura dei servizi elencati nel memorandum d'intesa, il gestore aeroportuale non ha realizzato alcuna opera infrastrutturale nel periodo in questione, a parte i lavori infrastrutturali che non avevano alcun nesso con l'attività di Wizz Air.
- (105) Secondo la Romania, il memorandum d'intesa esprime l'intenzione delle parti di avviare negoziati in buona fede per una potenziale cooperazione basata su accordi obbligatori. La Romania sostiene che tali accordi obbligatori sono stati effettivamente stipulati, sostituendo in pratica il memorandum d'intesa: si tratta dell'accordo operativo, dell'accordo di assistenza a terra e dell'accordo di commercializzazione.
- (106) Secondo la Romania, firmando gli accordi del 2008 con Wizz Air il gestore aeroportuale ha agito conformemente al MEOP. Per corroborare tale argomentazione, la Romania ha inviato alla Commissione un piano industriale ex ante ricostruito ex post, che dimostrava come gli accordi del 2008 con Wizz Air avrebbero prevedibilmente generato un maggior numero di passeggeri e profitti più elevati.

5.4. Misura 4 — La tolleranza in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali fatturati a Wizz Air per il periodo ottobre 2009 - febbraio 2010

- (107) La Romania ha dichiarato che, per quanto riguarda il pagamento dei diritti aeroportuali dovuti da Wizz Air al gestore aeroportuale, quest'ultimo ha agito autonomamente. Secondo la Romania, la decisione adottata in tale contesto non è quindi imputabile allo Stato rumeno.
- (108) A giudizio della Romania, la decisione del gestore aeroportuale, relativa al pagamento dei diritti aeroportuali dovuti da Wizz Air al gestore stesso, rispettava il MEOP.
- (109) Secondo la Romania, gli importi che dovevano essere rimborsati a Wizz Air, o recuperati presso quest'ultima, sono stati reciprocamente compensati il 1º marzo 2014 nell'accordo transattivo n. 20310 ⁽¹⁵⁾ tra il gestore aeroportuale e Wizz Air («l'accordo transattivo»).
- (110) La Romania ha comunicato che, al 20 novembre 2014, i debiti contratti dal gestore aeroportuale nei confronti di Wizz Air ammontavano a 0 EUR, mentre i debiti di Wizz Air nei confronti del gestore aeroportuale ammontavano a 122 861,67 EUR per le operazioni svolte dal 1º al 31 ottobre 2014 e a 1 256,12 EUR per la locazione di uno spazio amministrativo presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. Secondo la Romania, il pagamento di tali importi doveva essere effettuato il 30 novembre 2014.

⁽¹⁵⁾ L'accordo transattivo si fondava sulle azioni seguenti. Il gestore aeroportuale ha presentato istanza di arbitrato (con il n. 24/2011) nei confronti di Wizz Air alla Corte arbitrale della Camera di commercio e industria di Cluj («Corte arbitrale di Cluj»). La Corte arbitrale di Cluj ha pronunciato il lodo arbitrale n. 3 del 16 maggio 2012 (il «lodo arbitrale»). Con decisione dell'11 giugno 2012, la Corte arbitrale di Cluj ha corretto alcuni errori. Il lodo arbitrale ha disposto il pagamento, da parte di Wizz Air, di determinate fatture emesse dal gestore aeroportuale, e ha stabilito il saldo da pagare sulla base dell'accordo operativo e dell'accordo di assistenza a terra. Il gestore aeroportuale ha inoltre chiesto a Wizz Air il pagamento degli interessi di mora. Wizz Air ha presentato istanza contro il gestore aeroportuale, chiedendo che a quest'ultimo fosse imposto il pagamento delle fatture emesse da Wizz Air sulla base dell'accordo di commercializzazione. Con decisione n. 3597 del 3 ottobre 2012, il Tribunale competente di Cluj ha parzialmente accolto l'azione legale intentata da Wizz Air contro il gestore aeroportuale.



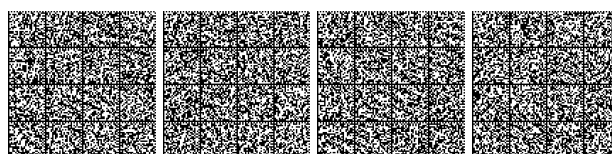
6. OSSERVAZIONI DA TERZI

6.1. Carpatair

6.1.1. Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale

- (111) Secondo Carpatair, i vari sistemi a favore dell'attività di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara costituiscono un aiuto di Stato. Carpatair stima che il presunto aiuto concesso a Wizz Air ammonti a 5,5 milioni di EUR per il periodo compreso tra l'ottobre 2008 e il dicembre 2010. Sarebbe stato concesso mediante l'accordo di commercializzazione (per un importo di 2,6 milioni di EUR) e mediante sconti basati sull'AIP e sull'accordo operativo (per un importo di 2,9 milioni di EUR). Carpatair ha aggiunto che nel 2011 il gestore aeroportuale ha continuato a concedere tale misura a Wizz Air, per un importo che ha raggiunto gli 8,3 milioni di EUR alla fine del 2011.
- (112) Carpatair ha formulato osservazioni sul MEOP. Secondo Carpatair, un investitore operante in un'economia di mercato avrebbe basato le proprie decisioni sulle specificità dell'aeroporto. A causa della sua ubicazione e degli sforzi di Carpatair, a partire dal 2000 è stato gradualmente costituito un sistema hub and spoke: ne è scaturita una situazione in cui nel 2008, al momento dell'arrivo di Wizz Air, Carpatair garantiva il 38 % delle entrate del gestore aeroportuale. Ciò dipendeva essenzialmente dal fatto che Carpatair era in grado di attirare un traffico stabile di imprenditori provenienti da Romania, Italia, Moldavia, Ucraina e Germania.
- (113) Carpatair ha aggiunto che il traffico all'aeroporto internazionale di Timișoara era stato di 836 574 passeggeri nel 2007 e di 890 704 passeggeri nel 2008. Questa doveva essere di norma la base e il riferimento delle entrate su cui un investitore privato avrebbe cercato di realizzare entrate marginali. L'obiettivo principale del gestore aeroportuale non avrebbe dovuto essere quello di cannibalizzare le attività e le entrate esistenti. Secondo Carpatair, però, il gestore aeroportuale non si è posto questi problemi e, di conseguenza, nel 2013 l'aeroporto internazionale di Timișoara ha gestito soltanto 757 009 passeggeri, ossia il 15 % in meno rispetto al periodo precedente all'arrivo di Wizz Air. Un investitore prudente avrebbe quindi tenuto conto del fatto che proprio questo traffico garantiva profitti elevati e avrebbe limitato il vantaggio accordato a Wizz Air unicamente alle nuove rotte. Non è stato così. L'accordo di commercializzazione prevedeva una riduzione dell'85 % su tutti i diritti e i servizi di assistenza e perfino sul materiale utilizzato per tre anni su tutte le rotte, compresa quindi la metà di quelle già gestite da Carpatair. Un saggio investitore si sarebbe reso conto che l'indebolimento del suo principale cliente, Carpatair, avrebbe distrutto l'hub esistente e le risorse ad esso associate. Un saggio investitore privato avrebbe dovuto conoscere i reali margini di redditività del settore, in particolare per quanto riguarda le compagnie aeree che adottano il modello hub and spoke. Considerando che soltanto la metà delle entrate derivanti dall'esercizio dell'aeroporto internazionale di Timișoara (20 % delle entrate totali di Carpatair) sarebbe andata perduta dopo l'introduzione del presunto aiuto, il calo della redditività avrebbe comportato una perdita del 15 % sulle entrate totali rispetto a un utile del 5 %. In cifre assolute, la rispettiva perdita si traduceva in un impatto negativo di 10-15 milioni di EUR all'anno.
- (114) Carpatair ha affermato che un investitore prudente avrebbe comunicato i risultati di uno studio commissionato nel 2006, da cui emergeva la necessità di riparare la pista con un costo di 30 milioni di EUR. Queste informazioni sono state divulgate nel 2010 dal nuovo direttore dell'aeroporto. Un investitore privato prudente si fa guidare dalla prospettiva di una redditività a lungo termine, che supera la nozione a breve termine di profitto marginale derivante da entrate incrementali anche ridottissime, pari per esempio a 1 EUR per passeggero. È evidente che il gestore aeroportuale, ignorando i costi delle riparazioni e, al contrario, consentendo l'accesso di una compagnia aerea che avrebbe sovraccaricato e danneggiato la pista, ha perso di vista la redditività a lungo termine. Un investitore prudente nel settore del trasporto aereo avrebbe imposto un sovrapprezzo a tale compagnia aerea per ciascuna movimentazione in sovraccarico.
- (115) Secondo Carpatair, all'inizio del 2012 il gestore aeroportuale avrebbe subordinato il rinnovo del contratto con Carpatair all'accettazione, da parte di quest'ultima, degli accordi stipulati con Wizz Air e delle relative condizioni.
- (116) A giudizio di Carpatair, il MEOP non è stato rispettato. Carpatair afferma che non è stata effettuata alcuna analisi ex ante, né è stato presentato un piano industriale alla Commissione, in conformità degli Orientamenti comunitari del 2005 concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali ⁽¹⁶⁾ (gli «Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005»).

⁽¹⁶⁾ Comunicazione della Commissione — Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali (GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1).



- (117) Carpatair ha respinto le argomentazioni della Romania, secondo cui le entrate non aeronautiche dovrebbero essere incluse nell'analisi del MEOP. A giudizio di Carpatair, la Romania non era stata in grado di presentare un'analisi economica dettagliata del modo in cui le sovvenzioni a Wizz Air sarebbero state giustificate da un aumento del profitto non aeronautico.

6.1.2. *Gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014*

- (118) A giudizio di Carpatair, gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 confermano che le misure in questione costituivano un aiuto di Stato. Il test MEOP non è stato soddisfatto, poiché non esisteva un piano industriale ex ante e di conseguenza le autorità rumene non avevano fornito alla Commissione un tale piano, né proiezioni sulla redditività degli accordi del 2008.
- (119) Secondo Carpatair i dati finanziari più recenti del gestore aeroportuale confermano l'incompatibilità dell'aiuto. Carpatair ha affermato che l'aiuto di Stato ha ridotto la redditività del gestore aeroportuale, e che l'aiuto non rispettava le condizioni cumulative per gli aiuti di avviamento.
- (120) Carpatair ha inoltre informato la Commissione di aver presentato al Consiglio rumeno per la concorrenza una denuncia in cui affermava che il gestore aeroportuale aveva abusato della propria posizione dominante offrendo condizioni discriminatorie ad alcune compagnie aeree.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Misura 2 — Gli sconti e le riduzioni secondo l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010*

- (121) Wizz Air ha affermato che non era mai stato applicato lo sconto fino all'85 % previsto dall'AIP del 2010. Era stato invece applicato uno sconto massimo medio del 73 %, dopo che il ministero dei Trasporti rumeno si era opposto al suddetto sistema di diritti.
- (122) Inoltre, secondo Wizz Air, l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 non comportano selettività o vantaggi a suo favore. Altre compagnie aeree utilizzano aeromobili di dimensioni e MTOW uguali a quelli di Wizz Air e potrebbero quindi beneficiare dello stesso livello di sconto.
- (123) Wizz Air afferma che, fin dal suo arrivo, il gestore aeroportuale ha incoraggiato la tendenza generale a utilizzare aeromobili più grandi; nel periodo 2007-2010 il numero dei passeggeri è aumentato del 36 %, mentre i movimenti sono cresciuti del 2 % appena.
- (124) Al contrario di Carpatair Wizz Air offriva servizi a basso costo e le sue operazioni erano efficienti. Di conseguenza, era economicamente razionale che l'offerta di infrastrutture e servizi meno costosi comportasse l'applicazione di diritti inferiori da parte di un aeroporto operante nel rispetto del MEOP. Wizz Air afferma di aver contribuito a incrementare il traffico dell'aeroporto aumentando le entrate aeronautiche e non aeronautiche.

6.2.2. *Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale*

- (125) A parere di Wizz Air, l'assenza di un piano industriale ex ante non dimostra che le autorità rumene non abbiano rispettato il MEOP.
- (126) Per redigere una valutazione economica del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato (MEIP) in relazione all'aeroporto, Wizz Air ha ingaggiato un consulente economico, Oxera Consulting Ltd. La relazione di Oxera, presentata alla Commissione il 27 ottobre 2011, mirava a stabilire se gli accordi stipulati tra il gestore aeroportuale e Wizz Air soddisfacessero il MEOP.
- (127) Oxera ha concentrato l'analisi sugli accordi del 2008 nonché sull'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010.
- (128) Secondo Oxera, sarebbe necessario confrontare i diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timișoara con i diritti pagati da Wizz Air in aeroporti analoghi lungo un arco di tempo adeguato.
- (129) Ai fini dell'analisi, Oxera ha scelto tre aeroporti come parametri di riferimento pertinenti. A giudizio di Oxera, la struttura proprietaria e di finanziamento di tali aeroporti rende probabile che essi si comportino come coerenti «investitori privati»; inoltre, si tratta di destinazioni di Wizz Air ampiamente comparabili sotto varie dimensioni.



- (130) In base ai dati ricevuti da Wizz Air, Oxera conclude che i diritti complessivi pagati dalla compagnia all'aeroporto internazionale di Timișoara sono comparabili con i rispettivi diritti pagati ai tre aeroporti di riferimento nei periodi 2008-2009 e 2010-2011, sia per passeggero che per rotazione.
- (131) Secondo Oxera, l'analisi ha dimostrato che il livello complessivo dei diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timișoara, secondo gli accordi esposti in dettaglio, è in media superiore al livello medio comparabile dei diritti pagati dalla compagnia aerea agli aeroporti di riferimento. I prezzi inferiori pagati da Wizz Air negli aeroporti di riferimento fanno pensare che un investitore privato avrebbe probabilmente stipulato un contratto alle condizioni previste dall'accordo tra il gestore aeroportuale e Wizz Air.
- (132) La valutazione della redditività degli accordi dimostra che un investitore razionale operante nel settore privato sarebbe disposto a stipulare lo stesso accordo con Wizz Air. Dall'analisi della redditività emerge pertanto che, stipulando i vari accordi con Wizz Air, il gestore aeroportuale si era comportato in maniera coerente con il MEOP.
- (133) Nel complesso, secondo Oxera, dal risultato dell'analisi comparativa e dell'analisi della redditività degli accordi emergeva che i diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timișoara erano compatibili con il livello di diritti che sarebbe stato offerto a Wizz Air da un investitore operante in un'economia di mercato, proprietario di un aeroporto, in circostanze analoghe.

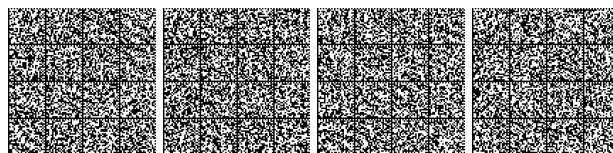
6.2.3. *Misura 4 — La tolleranza in relazione al pagamento dei diritti aeroportuali fatturati a Wizz Air per il periodo ottobre 2009 - febbraio 2010*

- (134) A parere di Wizz Air, è evidente che il presunto importo non versato al gestore aeroportuale non costituiva un aiuto. Wizz Air afferma di vantare, nei confronti del gestore aeroportuale, crediti reciproci derivanti dall'annullamento di una procedura di compensazione tra il gestore aeroportuale e Wizz Air.
- (135) Secondo Wizz Air l'imputabilità allo Stato non è provata, perché la Commissione non è riuscita a dimostrare il coinvolgimento dello Stato nel mancato pagamento dei diritti dovuti.
- (136) Il presunto aiuto concesso dal gestore aeroportuale alle compagnie aeree non è imputabile allo Stato rumeno; si cita in proposito la giurisprudenza della Corte nella causa *Stardust Marine* ⁽¹⁷⁾. Secondo Wizz Air, il gestore aeroportuale avrebbe agito in maniera autonoma, senza l'approvazione dello Stato rumeno, che forse non era neppure a conoscenza del comportamento del gestore. L'intervento del governo rumeno si è limitato all'annullamento di alcune misure adottate dal gestore aeroportuale, che il governo ha disapprovato ex post.

6.2.4. *Gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014*

- (137) Wizz Air ha ribadito che gli accordi del 2008 con il gestore aeroportuale non costituivano un aiuto di Stato ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.
- (138) Secondo Wizz Air gli accordi tra il gestore aeroportuale e Wizz Air erano conformi al MEOP. In questo caso, come dimostra la relazione di Oxera, sono stati applicati il confronto con il prezzo di mercato e l'analisi della redditività ex ante, prevista dagli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.
- (139) Wizz Air rileva che il presunto aiuto di Stato al gestore aeroportuale non è stato trasferito a Wizz Air. Wizz Air cita i punti 11 e 65 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, in base ai quali, qualora un aeroporto sia beneficiario di un aiuto, il vantaggio derivante da tale aiuto non è trasferito a una specifica compagnia aerea se le infrastrutture pertinenti sono aperte a tutte le compagnie aeree e non sono riservate a una specifica compagnia aerea, e le compagnie aeree pagano almeno i costi incrementali della loro attività nell'aeroporto.
- (140) Wizz Air afferma che tali condizioni erano soddisfatte. Wizz Air non era l'unico vettore aereo che utilizzava aeromobili con un MTOW superiore a 70 tonnellate presso l'aeroporto internazionale di Timișoara durante il periodo in questione; di conseguenza, anche altre compagnie aeree avrebbero potuto beneficiare di riduzioni sui diritti aeroportuali simili o maggiori di quelle concesse a Wizz Air.

⁽¹⁷⁾ Sentenza del 16 maggio 2002, *Francia/Commissione (Stardust Marine)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.



- (141) In base al punto 172 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, Wizz Air conclude che, pur se si riscontrasse che il gestore aeroportuale ha ricevuto un aiuto, la compatibilità di tale aiuto dovrebbe essere valutata sulla base degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, con le intensità di aiuto consentite per gli aeroporti con un traffico annuo inferiore a 700 000 passeggeri.

6.3. Il gestore aeroportuale

6.3.1. Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale

- (142) Il gestore aeroportuale ha dichiarato che gli accordi del 2008 non prevedono alcun aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- (143) Secondo il gestore aeroportuale non vi era selettività. Il presunto aiuto concesso a Wizz Air era accessibile a tutte le compagnie aeree comparabili, in maniera trasparente e senza discriminazioni.
- (144) Il gestore aeroportuale sostiene che l'accordo di commercializzazione riguardava i servizi di commercializzazione svolti da Wizz Air per il gestore aeroportuale. Il gestore aeroportuale sarebbe stato disposto a offrire tale regime ad altre compagnie aeree, ma ciò non è stato possibile a causa delle limitazioni imposte alle spese pubblicitarie del gestore aeroportuale.
- (145) Il gestore aeroportuale ha affermato di non poter accedere a risorse statali. Le risorse statali sono state utilizzate solo per allestire infrastrutture non discriminatorie quali piste di rullaggio, piazzali, attrezzature di sicurezza, apparecchiature e strutture di terminal.
- (146) Il gestore aeroportuale ha affermato di aver agito autonomamente. Il fatto che la Romania sia azionista dell'aeroporto, in cui detiene una partecipazione dell'80 %, non implicherebbe che lo Stato eserciti un controllo diretto o indiretto sulle risorse in questione.
- (147) Gli accordi del 2008 soddisfano sotto ogni aspetto il MEOP. Il gestore aeroportuale ha dichiarato di aver effettuato dei calcoli prima di concludere gli accordi del 2008. Secondo il gestore aeroportuale, non esisteva alcun obbligo giuridico di elaborare un piano industriale. Al gestore aeroportuale non risultava che esistesse alcun motivo per conservare un'eventuale documentazione.
- (148) La relazione di RBB ⁽¹⁵⁾, trasmessa dal gestore aeroportuale, ha tentato di stimare i costi e i benefici incrementali che gli accordi del 2008 comportavano per il gestore aeroportuale. Secondo la relazione, gli accordi del 2008, anche nei tre anni in cui il gestore aeroportuale ha sostenuto il costo dell'accordo di commercializzazione, hanno prodotto un rendimento positivo per il gestore aeroportuale.
- (149) La relazione di RBB ha concluso che il miglioramento di efficienza registrato dall'aeroporto è stato dovuto all'attività di Wizz Air. I dati dimostrano che Wizz Air ha trasportato un numero notevolmente maggiore di passeggeri per movimento di aeromobile rispetto ad altre compagnie aeree che operano nell'aeroporto. L'aggiunta di Wizz Air al portafoglio clienti del gestore aeroportuale ha pertanto comportato un significativo aumento del numero di passeggeri, a fronte di un modesto incremento dei movimenti degli aerei.
- (150) Questo modello di crescita ha migliorato la redditività dell'aeroporto: nel periodo 2008-2010 il totale delle entrate di esercizio del gestore aeroportuale è cresciuto del 39 %, mentre i costi di esercizio totali sono aumentati solo del 22 %.
- (151) Secondo la relazione di RBB, i dati indicano che all'aeroporto internazionale di Timișoara Wizz Air produce una quota di entrate aeronautiche paragonabile o superiore alla propria quota di passeggeri e di movimenti di aeromobili. Per contro, secondo la relazione di RBB, i dati dimostrerebbero che Carpatair ha recato alle entrate del gestore aeroportuale un contributo costantemente minore di quello che sarebbe dovuto derivare dal suo utilizzo delle strutture dell'aeroporto internazionale di Timișoara, in termini di quota di passeggeri e movimenti di aeromobili.
- (152) La relazione suggerisce che Carpatair abbia ottenuto dal gestore aeroportuale condizioni migliori rispetto ad altre compagnie aeree, tra cui Wizz Air. Questo pagamento, costantemente insufficiente rispetto allo sfruttamento delle capacità, rispecchia la relativa inefficienza, in termini di utilizzo dell'aeroporto, del modello commerciale di Carpatair, basato su frequentissimi movimenti di aeromobili, ciascuno dei quali trasporta un numero relativamente ridotto di passeggeri.

⁽¹⁵⁾ RBB Economics LLP è uno studio di consulenza economica che ha sede a Londra, specializzato nelle consulenze economiche relative al diritto della concorrenza.



- (153) Secondo uno studio dell'Università di Timișoara, gli investimenti effettuati dal gestore aeroportuale erano redditizi e utili. Secondo lo studio, il gestore aeroportuale avrebbe agito in conformità del MEOP.
- (154) Lo studio afferma che il gestore aeroportuale avrebbe adottato una strategia corretta, mirante ad aumentare il numero di passeggeri e i movimenti di aeromobili. A tal fine, sull'esempio dei diritti applicati in altri aeroporti nel paese e all'estero è stato introdotto un sistema di sconti vantaggioso, in particolare per le compagnie aeree che trasportano un gran numero di passeggeri e gestiscono aeromobili di grandi dimensioni. Inoltre, i canoni di locazione per gli spazi all'interno dell'edificio del terminal rispettano il prezzo di mercato e sono compatibili con quelli praticati a Timișoara per spazi dello stesso tipo.

6.3.2. Gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 (misura 1 e misura 3)

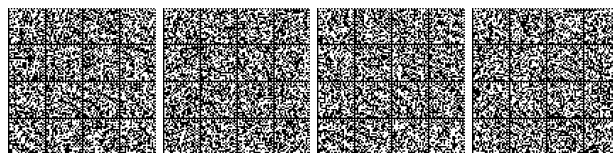
- (155) Il gestore aeroportuale ha dichiarato che sulla base degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 non è stato erogato alcun aiuto di Stato illegale. Anche se fossero stati concessi aiuti, questi sarebbero stati compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.
- (156) Secondo il gestore aeroportuale, l'aiuto di cui esso ha fruito ha contribuito alla realizzazione di un obiettivo ben definito di interesse comune, in quanto ha incrementato la mobilità dei cittadini dell'Unione europea e la connettività del distretto di Timiș stabilendo punti di accesso per i voli interni all'UE, ha combattuto la congestione del traffico aereo nei principali hub aeroportuali dell'Unione e ha favorito lo sviluppo regionale del distretto di Timiș.
- (157) Secondo il gestore aeroportuale l'investimento mirava a creare nuova capacità presso l'aeroporto internazionale di Timișoara, e la nuova infrastruttura soddisfa, nel medio termine, la prevista domanda da parte di compagnie aeree, passeggeri e spedizionieri nel bacino di utenza dell'aeroporto internazionale di Timișoara.
- (158) Gli accordi stipulati tra Wizz Air e il gestore aeroportuale, a parere di quest'ultimo, non costituivano aiuti di Stato ai sensi del MEOP.
- (159) Il gestore aeroportuale ha applicato i due diversi approcci descritti per il MEOP negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.
- (160) A parere del gestore aeroportuale il prezzo applicato da un aeroporto a una determinata compagnia aerea corrisponderebbe al prezzo di mercato: il gestore aeroportuale ricorda che la relazione di RBB ha dimostrato come i diritti aeronautici pagati da Carpatair nel 2010 fossero inferiori a quelli addebitati a Wizz Air.
- (161) Il gestore aeroportuale sostiene che gli accordi hanno contribuito alla redditività dell'aeroporto, quantificando i costi e i benefici incrementali: secondo la relazione di RBB, per il periodo 2008-2010 gli accordi con Wizz Air avrebbero evidenziato un profitto incrementale per il gestore aeroportuale.
- (162) Inoltre, mentre i diritti aeronautici applicati a Wizz Air hanno rappresentato un flusso di entrate costante per il gestore aeroportuale grazie alla continuità delle operazioni, il 50 % circa dei costi incrementali sostenuti dal gestore aeroportuale consiste in un pagamento una tantum per la commercializzazione effettuato nel 2009.
- (163) Di conseguenza, gli accordi del 2008 non costituivano aiuti di Stato.

6.4. L'Associazione delle compagnie aeree delle regioni d'Europa (ERA)

6.4.1. Misura 3 — Gli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale

- (164) A parere dell'ERA ⁽¹⁹⁾ le misure concesse a Wizz Air costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- (165) L'ERA ritiene che i dati finanziari costituiscano un elemento di prova essenziale dell'infrazione e che pertanto dovrebbero essere divulgati.

⁽¹⁹⁾ L'Associazione delle compagnie aeree delle regioni d'Europa (ERA) è un'associazione di categoria che rappresenta il settore europeo dell'aviazione (compagnie aeree, aeroporti, fabbricanti e fornitori).



- (166) Secondo l'ERA, l'esistenza di un chiaro piano industriale dovrebbe costituire un elemento essenziale dell'analisi degli aiuti concessi, e dovrebbe dimostrare chiaramente la sostenibilità finanziaria della rotta.
- (167) L'ERA sottolinea che il settore del trasporto aereo è caratterizzato da margini tradizionalmente ridotti e da elevati requisiti di investimento in conto capitale. Pertanto, vantaggi così cospicui, finanziati mediante fondi statali, inducono rapidamente i vettori che non ne beneficiano a uscire dal mercato.
- (168) A parere dell'ERA ne deriva non solo una distorsione della concorrenza ma anche una potenziale posizione monopolistica per l'operatore aeroportuale sovvenzionato rimasto. L'impatto a lungo termine sul consumatore si traduce in un aumento dei prezzi e in una scelta più limitata.

6.5. Eurojet

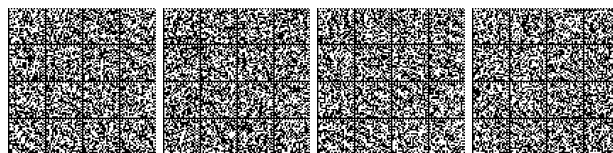
6.5.1. Misura 2 — Gli sconti e le riduzioni secondo l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010

- (169) Eurojet, una compagnia di voli charter commerciali che opera anche in Romania, approva la concessione di sconti a una compagnia aerea quando le attività non aeronautiche costituiscano una quota rilevante delle entrate dell'aeroporto.
- (170) A parere di Eurojet, tuttavia, lo sconto dell'85 % applicabile agli operatori che utilizzano aeromobili con massa superiore a 70 tonnellate è stato chiaramente introdotto a beneficio esclusivo di un unico operatore.

7. VALUTAZIONE DELLA MISURA 1 — FINANZIAMENTI ANNUALI PER IL FUNZIONAMENTO CONCESSI AL GESTORE AEROPORTUALE

7.1. Esistenza di aiuti

- (171) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE «sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».
- (172) La qualifica di una misura come aiuto di Stato ai sensi di questa disposizione presuppone pertanto che le seguenti condizioni cumulative vengano soddisfatte:
- a) il beneficiario è un'impresa;
 - b) la misura è finanziata mediante risorse statali ed è imputabile allo Stato;
 - c) l'intervento conferisce un vantaggio economico al beneficiario;
 - d) il vantaggio è selettivo; e
 - e) la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza ed è atta a incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (173) Nella decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che il finanziamento pubblico concesso al gestore aeroportuale costituisca un aiuto di Stato. Sulla base delle informazioni disponibili al momento della decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha ritenuto che tale finanziamento pubblico costituisca un aiuto al funzionamento.
- (174) A seguito della decisione di avvio del procedimento, la Romania ha affermato che le sovvenzioni annuali non costituivano aiuti al funzionamento ma erano destinate agli investimenti presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. La Romania ha inoltre sostenuto che gli investimenti effettuati non costituivano aiuti di Stato in quanto rientravano nella sfera di competenza dei poteri pubblici oppure erano in linea con il MEOP.
- (175) La Commissione ricorda che occorre distinguere tra aiuti agli investimenti e aiuti al funzionamento. In conformità degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, l'aiuto all'investimento è definito «aiuto destinato a finanziare attività di capitale fisso; più nello specifico per coprire un deficit di finanziamento dei costi di capitale». L'aiuto al funzionamento è definito aiuto erogato a copertura del «deficit di finanziamento di esercizio», sia come versamento anticipato che in forma di rate periodiche a copertura dei costi di esercizio attesi (pagamenti periodici forfettari).



- (176) La Commissione osserva che i progetti di investimento presentati dalla Romania (tabella 3) riguardano il finanziamento di attività di capitale fisso e sono iscritti nella spesa in conto capitale nella contabilità del gestore aeroportuale. Sulla base delle informazioni fornite dalla Romania dopo la decisione di avvio del procedimento, in particolare gli atti giuridici che approvano i progetti di investimento, la Commissione considera tale finanziamento come un finanziamento di progetti di investimento.
- (177) La Commissione esaminerà se gli investimenti presentati dalla Romania (tabella 3) costituiscano aiuti di Stato. Detrarrà quindi l'importo annuo degli investimenti che non costituiscono aiuto di Stato dal volume totale annuo degli investimenti. L'eventuale differenza costituisce l'importo annuo degli aiuti agli investimenti concessi al gestore aeroportuale.
- (178) La Commissione analizzerà successivamente la compatibilità degli eventuali aiuti agli investimenti concessi al gestore aeroportuale.

7.1.1. Attività economica e nozione di impresa

7.1.1.1. Principi

- (179) In applicazione della giurisprudenza consolidata, la Commissione deve innanzitutto stabilire se il gestore aeroportuale sia un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La nozione di impresa comprende, a prescindere dallo status giuridico e dalle modalità di finanziamento, qualsiasi entità che eserciti un'attività economica ⁽²⁰⁾. Qualsiasi attività consistente nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato costituisce attività economica.
- (180) Secondo una giurisprudenza consolidata, la gestione e la costruzione di infrastrutture aeroportuali devono essere considerate attività economiche che rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato a decorrere dal 12 dicembre 2000, data della sentenza *Aéroports de Paris* ⁽²¹⁾. Allorché un gestore aeroportuale esercita attività economiche offrendo servizi aeroportuali dietro remunerazione, a prescindere dal suo status giuridico e dalle modalità di finanziamento, esso costituisce un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, e le norme del trattato in materia di aiuti di Stato possono quindi applicarsi ai vantaggi accordati dallo Stato o mediante risorse statali a detto gestore aeroportuale.
- (181) Se i gestori aeroportuali devono essere considerati imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, occorre ricordare che non tutte le attività di un gestore aeroportuale hanno necessariamente natura economica ⁽²²⁾.
- (182) Come osservato dalla Corte di giustizia, le attività che di norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici ufficiali non sono di natura economica e non rientrano nella sfera di applicazione delle regole sugli aiuti di Stato ⁽²³⁾.
- (183) Ne consegue che il finanziamento delle attività che ricadono nella competenza dei poteri pubblici, o delle infrastrutture direttamente collegate a tali attività, non costituisce in linea di principio un aiuto di Stato ⁽²⁴⁾. In un aeroporto, attività quali il controllo del traffico aereo, i servizi di polizia, i servizi doganali, i servizi antincendio, le attività necessarie alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e gli investimenti nelle infrastrutture e nelle apparecchiature necessarie per lo svolgimento di tali attività sono generalmente considerate di carattere non economico ⁽²⁵⁾.

⁽²⁰⁾ Sentenza del 23 aprile 1991, *Klaus Höfner e Fritz Elser contro Macrotron GmbH* («Höfner and Elser»), C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punto 21; Sentenza del 17 febbraio 1993, *Christian Poucet contro Assurances générales de France (AGF) e Caisse mutuelle régionale du Languedoc-Roussillon (Camulrac)* e *Daniel Pistre contro Caisse autonome nationale de compensation de l'assurance vieillesse des artisans (Cancava)*, C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, punto 17; Sentenza del 18 giugno 1998, *Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, punto 36.

⁽²¹⁾ Sentenza del 12 dicembre 2000, *Aéroports de Paris contro Commissione delle Comunità europee*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, confermata dalla sentenza del 24 ottobre 2002, *Aéroports de Paris contro Commissione delle Comunità europee*, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, punti 75-79. Questo punto di vista è stato confermato dalla sentenza del 24 marzo 2011, *Freistaat Sachsen e Land Sachsen-Anhalt e Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig-Halle GmbH contro Commissione europea*, («Aeroporto di Leipzig-Halle»), Cause T-443/08 e T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, in particolare punti 93 e 94; confermata dalla sentenza del 19 dicembre 2012, *Leipzig-Halle*, causa C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

⁽²²⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 34. Cfr. anche sentenza del 19 gennaio 1994, *SAT Fluggesellschaft v Eurocontrol* («Eurocontrol»), C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

⁽²³⁾ Sentenza del 16 giugno 1987, *Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punti 7 e 8, e sentenza del 4 maggio 1988, *Corinne Bodson contro SA Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punto 1.

⁽²⁴⁾ Decisione della Commissione n. 309/2002, del 19 marzo 2003, *Sicurezza aerea — Compensazione dei costi al seguito degli attentati dell'11 settembre 2001* (GU C 148 del 25.6.2003, pag. 7).

⁽²⁵⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 35. Cfr. anche *Eurocontrol*, punto 30; Sentenza del 26 marzo 2009, *SELEX Sistemi Integrati SpA contro Commissione delle Comunità europee e Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol)*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, punto 71 e decisione (UE) 2018/628 della Commissione dell'11 novembre 2016 relativa all'aiuto di Stato SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) a cui l'Austria ha dato esecuzione a favore dell'aeroporto di Klagenfurt, di Ryanair e di altre compagnie aeree che utilizzano l'aeroporto (GU L 107 del 26.4.2018, pag. 1).



- (184) Tuttavia, il finanziamento pubblico di attività non economiche non deve comportare indebite discriminazioni tra compagnie aeree e gestori aeroportuali. In effetti, la giurisprudenza consolidata è concorde nel ritenere che si sia in presenza di un vantaggio competitivo quando le autorità pubbliche sollevano determinate imprese dai costi connessi alle loro attività economiche ⁽²⁶⁾. Pertanto, se in un determinato sistema giuridico è considerato normale che alcune compagnie aeree o alcuni gestori aeroportuali debbano sostenere i costi inerenti a determinati servizi mentre altre compagnie aeree o altri gestori aeroportuali che forniscono gli stessi servizi per conto delle stesse autorità pubbliche non hanno tale onere, è possibile che i secondi beneficino di un vantaggio, indipendentemente dalla circostanza che tali servizi siano considerati in sé di natura non economica ⁽²⁷⁾.

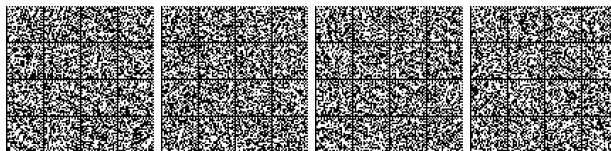
7.1.1.2. Applicazione al caso di specie

- (185) Il gestore aeroportuale è impegnato nella costruzione, nella manutenzione e nella gestione dell'infrastruttura aeroportuale. Il gestore aeroportuale offre servizi aeroportuali e fattura agli utenti (compagnie aeree commerciali e utenti non commerciali dell'aviazione generale) diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale e, di conseguenza, sfrutta l'infrastruttura a fini commerciali. Si deve pertanto concludere che nel periodo in esame il gestore aeroportuale ha svolto un'attività economica e che costituisce pertanto un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- (186) La Romania ha affermato che i costi derivanti dalle seguenti attività devono essere considerati di competenza dei poteri pubblici (considerando 87 e 88):
- gli investimenti a favore del ripristino della pista e dell'ampliamento del piazzale riguardano le attività non commerciali svolte presso l'aeroporto internazionale di Timișoara (quali le attività militari, le missioni ufficiali, le missioni di ricerca e salvataggio, i voli umanitari e di emergenza);
 - gli investimenti in attrezzature di sicurezza;
 - gli investimenti a favore dello sviluppo del terminal non Schengen volti a garantire la conformità ai requisiti UE per consentire al terminal di ricevere i voli non Schengen (all'epoca la Romania prevedeva di diventare membro dello spazio Schengen nel 2011).
- (187) Per quanto riguarda gli investimenti a favore del *ripristino della pista e dell'ampliamento del piazzale* effettuati nel 2007, 2008 e 2009, la Commissione ricorda che se l'infrastruttura è utilizzata per attività sia economiche che non economiche, il finanziamento pubblico rientra nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato solamente nella misura in cui copre i costi connessi alle attività economiche.
- (188) In questo caso, tuttavia, gli investimenti nel ripristino della pista di rullaggio e nell'ampliamento del piazzale erano necessari soprattutto per l'uso commerciale delle strutture aeroportuali. A parere della Romania gli investimenti erano necessari per soddisfare la domanda di un traffico commerciale prevedibilmente destinato ad aumentare, per generare ulteriori entrate a favore del gestore aeroportuale e per accrescerne la redditività (considerando 86). La Commissione rammenta che il finanziamento dell'attività non economica di un aeroporto non può tradursi in sovvenzioni incrociate delle attività economiche dell'aeroporto. Ai fini della presente decisione, la Commissione considera gli investimenti volti al ripristino della pista e all'ampliamento del piazzale integralmente collegati alle attività economiche e pertanto estranei alla competenza dei poteri pubblici.
- (189) Per quanto riguarda gli *investimenti in attrezzature di sicurezza*, la Commissione ricorda che le attività necessarie alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e gli investimenti nelle infrastrutture e nelle attrezzature necessarie per lo svolgimento di tali attività, sono generalmente considerate di carattere non economico. La Commissione ritiene che il controllo del bagaglio da stiva, dei passeggeri, del bagaglio a mano e il controllo dell'accesso dei cittadini alla zona di sicurezza di un aeroporto costituiscano misure comprese nell'ambito di applicazione della protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita ⁽²⁸⁾.
- (190) La Romania ha confermato che nell'ordinamento giuridico rumeno lo Stato finanzia le attrezzature per la sicurezza di tutti gli aeroporti sulla base della decisione governativa 1661 del 6 dicembre 2007.

⁽²⁶⁾ Sentenza del 3 marzo 2005, Wolfgang Heiser contro Finanzamt Innsbruck, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punto 36, e giurisprudenza citata.

⁽²⁷⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 37.

⁽²⁸⁾ Decisione (UE) 2015/1226 della Commissione, del 23 luglio 2014, relativa all'aiuto di Stato SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) cui la Francia ha dato esecuzione in favore della Camera di commercio e industria di Angoulême, di Snc-Lavalin, di Ryanair e di Airport Marketing Services (GU L 201, del 30.7.2015, pag. 48).



- (191) La Commissione ritiene che gli investimenti in attrezzature di sicurezza effettuati nel 2008, secondo quanto ha dichiarato la Romania, siano necessari per proteggere l'aviazione civile da atti di interferenza illecita. Tali investimenti rientrano nell'ambito del servizio pubblico e non costituiscono pertanto aiuti di Stato.
- (192) Per quanto riguarda gli investimenti a favore dello *sviluppo del terminal non Schengen*, la Romania afferma che gli investimenti iniziali per l'ampliamento del terminal erano mossi da considerazioni economiche; erano però essenziali anche per la creazione di un terminal conforme alle misure di sicurezza richiesta dalle norme dell'UE in materia di sicurezza dell'aviazione civile e controllo delle frontiere Schengen. In particolare, tali misure riguardano la separazione dei passeggeri. Non si specificava affatto quali investimenti fossero strettamente necessari per il rispetto di tali norme e quindi per l'esercizio dei pubblici poteri.
- (193) La Commissione rammenta che il finanziamento dell'attività non economica di un aeroporto non può tradursi in sovvenzioni incrociate delle attività economiche dell'aeroporto. Sulla base della documentazione presentata dalla Romania, la Commissione ritiene che gli investimenti nei terminal siano stati effettuati in gran parte con intenti economici. Ai fini della presente decisione, la Commissione ritiene che gli investimenti in terminal non Schengen non rientrino nelle competenze pubbliche.
- (194) In conclusione, la Commissione ritiene che:
- i) gli investimenti per il ripristino della pista e l'ampliamento del piazzale, effettuati negli anni 2007, 2008 e 2009, non rientrino nella sfera di competenza dei poteri pubblici e pertanto costituiscano un'attività economica;
 - ii) gli investimenti in attrezzature di sicurezza, effettuati nel 2008, rientrino nella competenza dei poteri pubblici e pertanto non costituiscano aiuti di Stato;
 - iii) gli investimenti per lo sviluppo del terminal non Schengen, effettuati nel 2007, 2008 e 2009, non rientrino nella competenza dei poteri pubblici e pertanto costituiscano un'attività economica.

7.1.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

7.1.2.1. Principi

- (195) Per configurarsi come aiuto di Stato, le misure in questione devono essere finanziate con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato.
- (196) Il concetto di aiuto di Stato si applica a qualunque vantaggio, finanziato mediante risorse statali, concesso dallo Stato stesso o da qualunque organismo intermedio che agisca in virtù di poteri ad esso conferiti ⁽²⁹⁾. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 107, TFUE, le risorse delle autorità locali sono risorse statali ⁽³⁰⁾.

7.1.2.2. Applicazione al caso di specie

- (197) I finanziamenti pubblici erogati al gestore aeroportuale sono stati concessi con decisioni governative 615/2002 e 1212/2007 (considerando 39) e sono sovvenzioni dirette provenienti dal bilancio dell'autorità nazionale, vale a dire il ministero dei Trasporti della Romania. I fondi sono stati concessi per i progetti di investimento e sono stati registrati come spese in conto capitale. Sono stati assegnati per tutta la durata dell'investimento sulla base di un bilancio approvato per l'esercizio in questione.
- (198) La Commissione ritiene pertanto che essi siano finanziati tramite risorse statali e siano imputabili allo Stato.

⁽²⁹⁾ Sentenza Stardust Marine, punti 53-56.

⁽³⁰⁾ Sentenza del 12 maggio 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'agglomération du Douaisis contro Commissione europea*, cause riunite T-267/08 e T-279/08, ECLI: EU:T:2011:209, punto 108.



7.1.3. Selettività

7.1.3.1. Principi

- (199) Per rientrare nel campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, una misura di Stato deve favorire «talune imprese o talune produzioni». Quindi, solo le misure statali che favorendo talune imprese concedono un vantaggio selettivo rientrano nella nozione di aiuti di Stato.
- (200) Come ha confermato la Corte di giustizia, quando i termini dell'accordo concluso sono stati proposti selettivamente dallo Stato a uno o più operatori e non in base a criteri oggettivi fissati da un testo di portata generale applicabile a qualsiasi operatore unitamente ad altri elementi, ciò può costituire un'indicazione dell'esistenza di aiuti di Stato ⁽³¹⁾.

7.1.3.2. Applicazione al caso di specie

- (201) Nel caso in esame, il sostegno finanziario è stato proposto e concesso dallo Stato a un'unica impresa: il gestore aeroportuale. Si tratta di una misura individuale. La misura 1 è pertanto selettiva per definizione ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

7.1.4. Vantaggio economico

7.1.4.1. Principi

- (202) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, per vantaggio s'intende un beneficio economico che un'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di un intervento dello Stato. Non sono considerati rilevanti né la causa né lo scopo dell'intervento dello Stato, ma solo gli effetti della misura sull'impresa. Ogni volta che la situazione finanziaria di un'impresa risulta migliorata a seguito di un intervento dello Stato, si è in presenza di un vantaggio.
- (203) Le risorse pubbliche messe a disposizione di un'impresa direttamente o indirettamente da parte dello Stato in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato non possono essere considerate aiuti di Stato ⁽³²⁾ (il «principio del MEO» o il «MEOP»).
- (204) Il MEOP si applica solo se lo Stato ha agito come un operatore privato di mercato che si trovi in condizioni analoghe.
- (205) Ai fini del MEOP non bisogna però tener conto di considerazioni di ordine politico o regionale. Eventuali ripercussioni positive sull'economia o sull'accessibilità della regione in cui si trova l'impresa dovrebbero essere ignorate ⁽³³⁾.
- (206) Il MEOP deve fondarsi sulle informazioni disponibili e sugli sviluppi prevedibili al momento in cui il finanziamento pubblico è stato concesso, e non su un'analisi basata su una situazione successiva ⁽³⁴⁾.
- (207) Di conseguenza, per quanto riguarda il finanziamento pubblico agli aeroporti, il test dell'analisi di conformità al MEOP si dovrebbe basare su corrette prospettive di redditività ex ante per il soggetto che concede il finanziamento ⁽³⁵⁾. Tutte le previsioni di traffico utilizzate a questo fine devono essere realistiche e soggette ad una ragionevole analisi di sensibilità. L'assenza di un piano industriale costituisce un'indicazione della possibilità che il MEOP non sia soddisfatto ⁽³⁶⁾.

⁽³¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 4 giugno 2015, Commissione europea contro MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt., C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punto 91.

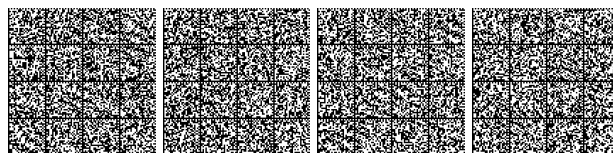
⁽³²⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 49. Cfr. anche sentenza Stardust Marine, punto 69.

⁽³³⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 49. Cfr. anche la sentenza del 10 luglio 1986, Regno del Belgio contro Commissione delle Comunità europee, causa 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

⁽³⁴⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 48. Cfr. anche Stardust Marine, punto 71 e sentenza del 5 giugno 2012, Commissione europea contro Électricité de France («EDF»), Causa C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punto 85.

⁽³⁵⁾ Decisione della Commissione nella causa C 25/2007 — Finlandia — aeroporto Tampere Pirkkala e Ryanair (GU L 309 del 19.11.2013, pag. 27).

⁽³⁶⁾ EDF, punti 84, 85 e 105.



- (208) In assenza di un piano industriale gli Stati membri possono fornire un'analisi o documenti interni delle autorità pubbliche o dell'aeroporto interessato dai quali si evince chiaramente che l'analisi ex ante ha dimostrato la conformità MEOP ⁽³⁷⁾.
- (209) Secondo una giurisprudenza consolidata della Corte, spetta allo stesso Stato membro dimostrare di aver agito come un investitore privato avveduto ⁽³⁸⁾ e sottoporre alla Commissione ⁽³⁹⁾ gli elementi di prova in tal senso.

7.1.4.2. Applicazione al caso di specie

- (210) Nel caso di specie, al fine di stabilire se il finanziamento pubblico conceda al gestore aeroportuale un vantaggio che non avrebbe ricevuto in condizioni normali di mercato, la Commissione deve confrontare il comportamento delle autorità pubbliche che forniscono le sovvenzioni dirette agli investimenti e i conferimenti di capitale con quello di un operatore in un'economia di mercato che, a parte qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale, sia guidato da prospettive di redditività a lungo termine per la durata dell'investimento ⁽⁴⁰⁾. Tali prospettive sono particolarmente pertinenti nel caso di investimenti in infrastrutture, che richiedono spesso l'impegno di risorse finanziarie rilevanti e possono produrre un rendimento positivo soltanto dopo molti anni. Ogni valutazione di redditività di un aeroporto deve tener conto delle entrate aeroportuali.
- (211) La Commissione osserva che, in un primo tempo, il governo possedeva il 100 % delle azioni del gestore aeroportuale (considerando 28). Alla fine del 2008, però, la sua partecipazione era scesa all'80 % delle azioni. Ai fini della valutazione MEOP si tiene conto dell'entità della partecipazione azionaria del governo rispetto alla quota dei costi da questo finanziati.
- (212) La Commissione deve basare la propria valutazione sulle informazioni e sulle ipotesi a disposizione delle competenti autorità rumene al momento della concessione del finanziamento pubblico ⁽⁴¹⁾.
- (213) Secondo la Romania, i seguenti investimenti sono stati realizzati in linea con il MEOP (considerando 86):
- finanziamento del ripristino della pista e dell'ampliamento del piazzale nel 2007, 2008, e 2009;
 - finanziamento dello sviluppo del terminal non Schengen nel 2007, 2008 e 2009;
 - finanziamento dello sviluppo di una strada d'accesso e dell'area di parcheggio nel 2007; e
 - finanziamento dei dispositivi di illuminazione nel 2008.
- (214) Secondo la Romania, questi investimenti erano guidati da prospettive di redditività a lungo termine da cui lo Stato poteva trarre vantaggio nella sua duplice veste: quella di azionista che riceve dividendi e quella di proprietario che riscuote un canone di concessione (calcolato al 2 % del reddito lordo ottenuto mediante lo sfruttamento della concessione) (considerando 86). La Romania afferma che il piano di sviluppo elaborato nel 2006 e la valutazione della capacità realizzata nel 2006 indicavano la sostenibilità economica degli investimenti. Secondo la Romania si poteva prevedere la sostenibilità economica, poiché l'aumento del numero di passeggeri e il miglioramento dell'efficienza avrebbero prodotto un incremento delle entrate generate dalla gestione dell'infrastruttura aeroportuale (considerando 86).
- (215) La Commissione esaminerà in primo luogo se gli studi di fattibilità ex ante, presentati dalla Romania per gli investimenti di cui sopra, siano sufficienti a dimostrare la conformità al MEOP.

⁽³⁷⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 51.

⁽³⁸⁾ Conclusioni dell'avvocato generale Henrik Saugmandsgaard Øe del 24 ottobre 2019, *Larko Geniki Metalleftiki kai Metallourgiki AE contro Commissione europea*, Causa C-244/18 P, ECLI:EU:C:2019:896, punto 53. Cfr. anche la sentenza del Tribunale del 1º febbraio 2018, *Larko Geniki Metalleftiki kai Metallourgiki AE contro Commissione europea*, T-423/14, ECLI:EU:T:2018:57; Sentenza del 25 giugno 2015, *Servizi assicurativi del commercio estero SpA (SACE) e Sace BT SpA contro Commissione europea*, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435 e EDF.

⁽³⁹⁾ EDF, punto 104.

⁽⁴⁰⁾ Sentenza del 21 marzo 1991, *Repubblica italiana contro Commissione delle Comunità europee («ALFA Romeo»)*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punto 23; Sentenza del 12 dicembre 2000, *Alitalia — Linee aeree italiane SpA contro Commissione delle Comunità europee*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punto 84.

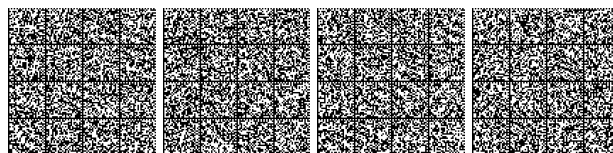
⁽⁴¹⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 3.4. Cfr. anche la sentenza *Stardust Marine*, punto 71.



Studi di fattibilità

- (216) La Romania ha presentato gli studi di fattibilità elaborati in vista degli investimenti per il ripristino della pista e l'ampliamento del piazzale, per lo sviluppo del terminal non Schengen, per lo sviluppo di una strada d'accesso e dell'area di parcheggio e per i dispositivi di illuminazione. Tali studi mirano a valutare la redditività complessiva dei progetti che hanno beneficiato di investimenti statali. Sono quindi utilizzati per verificare se la Romania abbia investito in progetti prevedibilmente redditizi.
- (217) Lo studio di fattibilità relativo al *ripristino della pista e all'ampliamento del piazzale* ha rilevato un valore attuale netto (il «VAN») di 3,791 milioni di EUR e un tasso di rendimento interno del 10,56 % (applicando un tasso di attualizzazione del 5 %). Secondo la Commissione tale studio presenta varie carenze. In particolare, il VAN mostra discrepanze significative rispetto ai VAN segnalati dagli studi di fattibilità ex post. Il periodo di previsione di 25 anni è troppo lungo, data la natura limitata del tipo di investimenti di recupero effettuati dalla Romania, in particolare se si tiene conto del suo modesto contributo alla crescita globale dei passeggeri. Lo studio di fattibilità ex post esamina invece un periodo di previsione sensibilmente più breve per questo investimento (sei anni). Inoltre, lo studio non contiene quell'evoluzione del traffico che avrebbe dovuto costituire la base per le entrate previste. I tassi di inflazione previsti non sono giustificati e sono molto bassi (1,5 % all'11° anno), considerando il tasso d'inflazione che si registrava all'epoca (4,7 % nel 2007, 7,9 % nel 2008). Il tasso di attualizzazione del 5 % non è giustificato e sembra troppo basso, soprattutto rispetto ad altri investimenti effettuati contemporaneamente come l'ammodernamento e l'ampliamento dell'area di parcheggio. La Commissione non ritiene pertanto attendibile tale studio. Inoltre, mentre gran parte degli investimenti è stata realizzata nel 2007, lo studio è stato redatto nel luglio 2008. Questo studio di fattibilità non può pertanto confermare la redditività degli investimenti come richiede il MEOP ⁽⁴²⁾.
- (218) Per quanto riguarda lo studio di fattibilità sullo *sviluppo del terminal non Schengen*, la Commissione constata che, nel calcolare il VAN del terminal, lo studio non ha considerato gli investimenti come costi. La Commissione non può pertanto accettare questo studio di fattibilità come prova della conformità al MEOP. Inoltre, lo studio è stato redatto nel giugno 2008 e, a quanto sembra, riguarda soltanto gli investimenti realizzati nel 2009.
- (219) In merito allo studio di fattibilità sull'*ammodernamento e l'ampliamento del parcheggio*, in base al quale sono stati intrapresi gli investimenti relativi allo sviluppo della strada d'accesso e dell'area di parcheggio, la Commissione ritiene che lo studio sia attendibile. Lo studio ipotizza un aumento del 15 % delle entrate grazie al previsto aumento di utenti del parcheggio derivante dall'incremento del numero di passeggeri. Lo studio ha riscontrato un VAN positivo con un tasso di attualizzazione del 15 % rispetto alla durata attesa dell'investimento (otto anni). La Commissione ritiene che il tasso di attualizzazione del 15 % sia attendibile e che, per motivi prudenziali, sia stata prevista una breve durata dell'investimento. Lo studio mostra che l'investimento sarà già ammortizzato dopo cinque anni. Lo studio è stato redatto nel novembre 2005 ed è pertanto idoneo a indicare che l'investimento avrebbe rispettato il MEOP nel 2007. Inoltre, la Commissione osserva che, nel momento in cui sono stati finanziati l'ammodernamento e l'ampliamento del parcheggio, il governo possedeva il 100 % delle azioni del gestore aeroportuale. Pertanto non è necessario adeguare proporzionalmente il VAN del progetto.
- (220) Secondo la Romania la data pertinente per lo studio di fattibilità sui dispositivi di illuminazione è la data in cui lo studio è stato preparato da IPTANA SA, che ha iniziato a elaborarlo nell'agosto del 2007 in base al contratto n. 1016/22.8.2007, ricevendo un parere favorevole dal Consiglio tecnico ed economico del ministero dei Trasporti (parere n. 33/1998, riveduto nel 2007). La data esatta della stesura dello studio non è però disponibile. In ogni caso, lo studio di fattibilità sui *dispositivi di illuminazione* non comprende un'analisi della redditività, bensì un'elaborazione delle stime dei costi relative a tale progetto. Non riesce perciò a dimostrare come il comportamento del gestore aeroportuale fosse ispirato a prospettive di redditività di più lungo periodo. La Commissione non può pertanto accettare questo studio di fattibilità come prova della conformità al MEOP.
- (221) Sulla base delle considerazioni appena esposte, la Commissione ritiene che lo studio di fattibilità ex ante elaborato per gli investimenti relativi alla strada d'accesso e all'area di parcheggio sia sufficiente a dimostrare la conformità al MEOP. Secondo la Commissione gli studi di fattibilità relativi al ripristino della pista di rullaggio e all'ampliamento del piazzale, ai dispositivi di illuminazione e al terminal non Schengen non dimostrano la conformità al MEOP.

⁽⁴²⁾ Stardust Marine, punto 71 e EDF, punti 85 e 104.



Studi di redditività ex ante ricostruiti ex post

- (222) Il gestore aeroportuale ha inoltre presentato studi di redditività ex ante ricostruiti ex post per gli investimenti elencati al considerando (213).
- (223) In relazione agli investimenti per il *ripristino della pista e l'ampliamento del piazzale*, lo studio di redditività ricostruito ex post ha rilevato un VAN di 1 784 600,12 EUR e un tasso di rendimento interno del 13,12 %. È stato utilizzato un tasso di attualizzazione dell'9,1 %. Lo studio ricostruito ex post si basa su una previsione del traffico passeggeri differente rispetto a quella disponibile ex ante sulla base del piano di sviluppo. Tali previsioni sono più prudenti, e il numero stimato di passeggeri è inferiore rispetto ai dati contenuti nel piano di sviluppo. A tal proposito, la redditività prevista sarebbe stata ancora più elevata se si fosse preso in considerazione il numero di passeggeri previsto nel piano di sviluppo. La Commissione osserva però che i costi di investimento stimati differiscono dallo studio di fattibilità ex ante stilato nel luglio 2008. La Commissione non è in grado di verificare se le ipotesi sui costi di investimento siano quelle che si sarebbero potute formulare ex ante. Di conseguenza, non è possibile concludere che le ipotesi prese in considerazione siano quelle che si sarebbero potute formulare prima di concedere il finanziamento pubblico e lo studio ricostruito non si può quindi considerare un'attendibile analisi ex ante della redditività.
- (224) Riguardo agli investimenti sui *dispositivi di illuminazione*, lo studio di redditività ricostruito ex post presentato dal gestore aeroportuale rileva un VAN di 226 066,84 EUR e un tasso di rendimento interno del 26,9 %. È stato utilizzato un tasso di attualizzazione dell'9,1 %. Lo studio ricostruito ex post si basa su una previsione del traffico passeggeri differente rispetto a quella disponibile ex ante nel piano di sviluppo. Tali previsioni sono più prudenti, in quanto il numero stimato di passeggeri è inferiore rispetto ai dati contenuti nel piano di sviluppo. A tal proposito, la redditività prevista sarebbe stata ancora più elevata se si fosse preso in considerazione il numero di passeggeri previsto nel piano di sviluppo. Quest'analisi ex ante ricostruita ex post sembra costituire un'indicazione attendibile delle prospettive di redditività ex ante dell'investimento nell'impianto di illuminazione effettuato nel 2008.
- (225) Il gestore aeroportuale ha fornito uno studio di redditività ricostruito ex post per l'investimento nel *terminal non-Schengen*. Lo studio ha rilevato un VAN di 2 536 094,92 EUR e un tasso di rendimento interno del 14,71 %. È stato utilizzato un tasso di attualizzazione dell'8,67 %. Lo studio ricostruito ex post si basa su una previsione del traffico passeggeri differente rispetto a quella disponibile ex ante nel piano di sviluppo. Tali previsioni sono più prudenti, e il numero stimato di passeggeri è inferiore rispetto ai dati contenuti nel piano di sviluppo. La Commissione non è però in grado di verificare se le ipotesi sui costi di investimento siano quelle che si sarebbero potute formulare ex ante. Inoltre, non è chiaro in che modo i costi di investimento indicati nello studio ricostruito facciano riferimento ai costi di investimento ipotizzati nello studio di redditività ex ante redatto nel giugno 2008 (considerando 218). Di conseguenza, non è possibile concludere che le ipotesi prese in considerazione siano quelle che si sarebbero potute formulare prima di concedere il finanziamento pubblico; lo studio ricostruito non si può pertanto considerare un'attendibile analisi ex ante della redditività degli investimenti nel terminal non Schengen.

7.1.4.3. Conclusioni relative al vantaggio economico

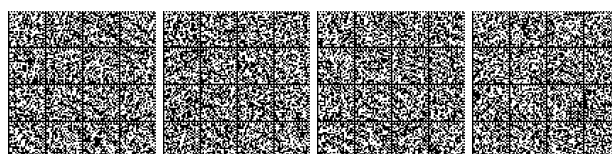
- (226) Come si è illustrato in precedenza, la Commissione ritiene che la Romania abbia agito conformemente al MEOP al momento di investire nel progetto di sviluppo della strada di accesso e dell'area di parcheggio presso l'aeroporto internazionale di Timișoara come indicato nella tabella 3. La Commissione conclude pertanto che il finanziamento relativo a tale investimento non ha conferito un vantaggio economico al gestore aeroportuale.
- (227) Per quanto riguarda gli altri tre progetti d'investimento (ripristino della pista di rullaggio e ampliamento del piazzale, sviluppo del terminal non Schengen e dispositivi di illuminazione), la Commissione conclude che il finanziamento pubblico relativo a questi tre progetti di investimento ha conferito un vantaggio economico al gestore aeroportuale.

7.1.5. Distorsione della concorrenza ed effetti sugli scambi tra gli Stati membri

7.1.5.1. Principi

- (228) Allorché l'aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'UE, questi sono da considerarsi influenzati da tale aiuto ⁽⁴³⁾.

⁽⁴³⁾ Sentenza del 30 aprile 1998, *Het Vlaamse Gewest (Regione fiamminga) contro Commissione delle Comunità europee*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77 e sentenza del 17 settembre 1980, *Philip Morris Holland BV contro Commissione*, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punto 11



- (229) Poiché la gestione di un aeroporto è un'attività economica, la concorrenza avviene, da un lato, tra gli aeroporti per attirare le compagnie aeree e il corrispondente traffico aereo (passeggeri e merci) e, dall'altro, tra gestori aeroportuali, che possono competere tra loro per ottenere la gestione di un determinato aeroporto. Inoltre, soprattutto per quanto riguarda i vettori low cost e gli operatori di voli charter, anche gli aeroporti posti in bacini d'utenza diversi e in differenti Stati membri possono trovarsi in concorrenza reciproca per attrarre le compagnie aeree.
- (230) Un finanziamento pubblico concesso a un aeroporto può quindi falsare la concorrenza fra aeroporti. La concorrenza fra aeroporti si può valutare alla luce dei criteri di scelta adottati dalle compagnie aeree, procedendo in particolare al confronto di elementi come il tipo di servizi aeroportuali forniti e la clientela interessata, la popolazione o l'attività economica, il grado di congestione, l'esistenza di un accesso via terra, nonché il livello dei diritti riscossi per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali ⁽⁴⁴⁾.
- (231) Come al punto 40 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, e si riafferma al punto 45 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, non è possibile escludere nemmeno i piccoli aeroporti dall'ambito di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Inoltre, il punto 45 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 afferma esplicitamente che «anche un aiuto di modesto importo o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa che riceve il finanziamento pubblico non escludono in quanto tali la possibilità che gli scambi tra Stati membri possano esserne influenzati.»

7.1.5.2. Applicazione al caso di specie

- (232) Nel periodo in esame l'aeroporto internazionale di Timișoara era il secondo aeroporto della Romania (considerando 31). Serviva circa 900 000 passeggeri all'anno. Si trova nelle vicinanze dell'aeroporto di Arad, che dista 50 chilometri, e a due ore di automobile da Caransebes (considerando 34). Vi sono voli internazionali dall'aeroporto internazionale di Timișoara ad altre parti dell'Unione gestiti da varie compagnie aeree che operano pure da diversi aeroporti della Romania e di altri Stati membri. La pista dell'aeroporto internazionale di Timișoara è di lunghezza sufficiente, e permette quindi alle compagnie aeree di servire destinazioni internazionali a medio raggio; diventa così possibile attrarre compagnie aeree a scapito di altri aeroporti analoghi che si trovano in altri Stati membri. Il vantaggio economico concesso in questo caso tramite sovvenzioni dirette agli investimenti al gestore aeroportuale ne ha rafforzato la posizione economica, permettendogli di avviare la propria attività senza sostenere tutti i costi di investimento inerenti.
- (233) Le misure in esame devono essere pertanto considerate suscettibili di falsare la concorrenza e incidere sugli scambi tra Stati membri.

7.1.6. Conclusione sull'esistenza di aiuti di Stato

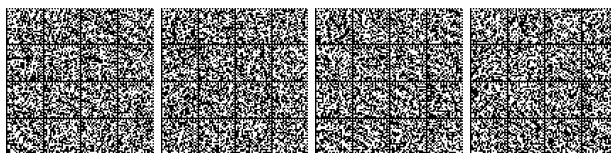
- (234) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che il finanziamento pubblico dello sviluppo della strada d'accesso e delle aree di parcheggio (nel 2007) e delle attrezzature di sicurezza (nel 2008) non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- (235) La Commissione ritiene tuttavia che il finanziamento pubblico per lo sviluppo del terminal non Schengen, il miglioramento della pista di rullaggio, l'ampliamento del piazzale e i dispositivi di illuminazione costituisca un aiuto di Stato a favore del gestore aeroportuale, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

7.2. Tipo di aiuto: aiuto esistente o nuovo

- (236) La Commissione rileva che, in base alle disposizioni dell'allegato V dell'atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania ⁽⁴⁵⁾, «i regimi di aiuti e i singoli aiuti concessi al settore dei trasporti, attuati in un nuovo Stato membro prima della data di adesione e ancora applicabili dopo tale data, sono considerati come aiuti esistenti ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 1, del trattato CE alle seguenti condizioni: le misure di aiuto sono comunicate alla Commissione entro quattro mesi dalla data di adesione [...] Tali misure di aiuto sono considerate come aiuti «esistenti» ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 1, TFUE, sino alla fine del terzo anno a partire dalla data di adesione».
- (237) Da quanto precede risulta che, nel caso della Romania, il regime di cui all'allegato V si applicherà solo agli aiuti entrati in vigore prima del 1° gennaio 2007 e proseguiti successivamente, se tali aiuti sono stati comunicati alla Commissione entro quattro mesi dalla data di adesione.

⁽⁴⁴⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 43.

⁽⁴⁵⁾ Atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania e agli adattamenti dei trattati sui quali si fonda l'Unione europea (GU L 157 del 21.6.2005, pag. 203).



- (238) Secondo la Romania il finanziamento pubblico degli investimenti presso l'aeroporto internazionale di Timișoara per il 2007 è stato approvato nel novembre 2006, quindi prima dell'adesione della Romania all'Unione europea. Tuttavia, dal momento che tali misure non sono state incluse tra le misure comunicate alla Commissione conformemente alla procedura di cui sopra, esse non possono costituire aiuti esistenti. La Commissione conclude pertanto che il finanziamento pubblico per lo sviluppo del terminal non Schengen, il miglioramento della pista di rullaggio, l'ampliamento del piazzale e i dispositivi per l'illuminazione costituiscono nuovi aiuti.

7.3. Legittimità dell'aiuto

- (239) Il finanziamento pubblico per lo sviluppo del terminal non Schengen, il miglioramento della pista di rullaggio, l'ampliamento del piazzale e i dispositivi per l'illuminazione è stato attuato senza previa approvazione formale da parte della Commissione. Le misure non soddisfano i requisiti di un'esenzione per categoria dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108 del trattato. Esse sono state attuate dalla Romania in violazione degli obblighi di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.
- (240) Tali misure rappresentano pertanto aiuti di Stato illegali.

7.4. Compatibilità con il mercato interno

- (241) I finanziamenti pubblici per lo sviluppo del terminal non Schengen, il miglioramento della pista di rullaggio, l'ampliamento del piazzale e i dispositivi per l'illuminazione (tabella 3) sono stati concessi prima del 4 aprile 2014, data in cui sono diventati applicabili gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Conformemente agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, la Commissione applicherà agli aiuti agli investimenti illegali agli aeroporti le norme in vigore all'epoca in cui l'aiuto è stato concesso ⁽⁴⁶⁾.
- (242) Nel momento in cui il finanziamento all'investimento in questione è stato concesso, gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 erano in vigore. Pertanto, gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 si applicano alla valutazione della compatibilità di questi aiuti agli investimenti.
- (243) Ai sensi del punto 61 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, la Commissione valuterà l'aiuto in funzione dei seguenti criteri:
- la costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde ad un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità, ...);
 - l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito;
 - l'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti;
 - l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio; e
 - lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione.

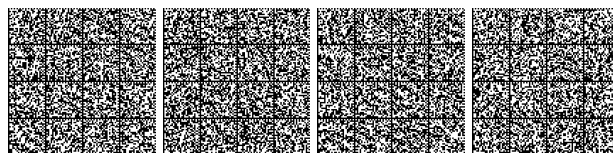
7.4.1. Costi ammissibili

- (244) Secondo gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, i costi ammissibili agli aiuti agli investimenti a favore di un aeroporto devono essere limitati ai costi d'investimento relativi alle infrastrutture e agli impianti aeroportuali propriamente detti (piste, terminal, piazzali, eccetera) o di supporto diretto (impianti antincendio, attrezzature per la sicurezza della navigazione aerea e per la protezione contro atti ostili). Dai costi ammissibili devono invece essere esclusi quelli relativi allo svolgimento di attività commerciali non direttamente connesse alle attività di base dell'aeroporto e che comprendono, tra l'altro, la costruzione, il finanziamento, l'utilizzazione e la locazione di spazi e beni immobili, non soltanto per uffici e magazzini ma anche per gli alberghi, le imprese industriali nell'area aeroportuale, i negozi, i ristoranti e i parcheggi.
- (245) I costi per gli investimenti di cui alla tabella 3 (voci n. 2. 3. 4. 5. 9, 12 e 13) sono ammissibili agli aiuti agli investimenti ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005 in quanto fanno parte delle infrastrutture aeroportuali.

7.4.2. Obiettivo di interesse generale chiaramente definito

- (246) Il gestore aeroportuale afferma che il suo intervento persegua un obiettivo di interesse generale chiaramente definito, vale a dire lo sviluppo regionale, l'accessibilità della regione e la sicurezza del trasporto aereo (considerando 156).

⁽⁴⁶⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 173.



- (247) In particolare, la Romania ha spiegato che gli investimenti effettuati nel periodo 2007-2009 per il ripristino della pista di rullaggio e l'ampliamento del piazzale erano giustificati dalla necessità di migliorare la capacità operativa dell'aeroporto durante i momenti di punta in cui la capacità della pista di rullaggio e del piazzale era limitata, in particolare alla luce della previsione di un notevole incremento del traffico fino al 2015 (considerando 36). Inoltre, la Romania ha dichiarato che gli investimenti erano dovuti anche a motivi di sicurezza aerea, vale a dire la necessità di separare le aree di parcheggio degli aeromobili e l'accesso a tali aree, nonché la necessità di garantire la sicurezza degli aeromobili in sosta (considerando 86).
- (248) Per quanto riguarda lo sviluppo del terminal non Schengen, la Romania ha spiegato che inizialmente gli investimenti miravano a migliorare la capacità dell'aeroporto internazionale di Timișoara alla luce del significativo aumento del traffico passeggeri previsto per il periodo fino al 2015. Al momento della decisione di concedere l'investimento nel 2006, si è ritenuto che la capacità del terminal avesse raggiunto un limite critico dal punto di vista operativo. Il traffico passeggeri era già aumentato del 250 % nel periodo 2001-2005, determinando congestione nelle ore di punta. Il terminal originario costruito nel 1960 non era concepito per accogliere tali livelli di traffico (considerando 37).
- (249) La Romania ha spiegato che la decisione di effettuare ulteriori investimenti nel terminal non Schengen era dettata dalla necessità di garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza, in modo che il terminal potesse ricevere i voli non Schengen. All'epoca si prevedeva che la Romania sarebbe entrata a far parte dello spazio Schengen nel 2011. In particolare, vi era la necessità di separare i flussi di passeggeri tra i passeggeri provenienti dall'interno dello spazio Schengen e quelli provenienti da paesi non appartenenti allo spazio Schengen. In tal modo, l'aeroporto internazionale di Timișoara avrebbe potuto continuare a svolgere la propria attività commerciale per i voli sia all'interno che all'esterno dello spazio Schengen dopo l'adesione della Romania allo spazio Schengen (considerando 88).
- (250) Secondo la Romania il finanziamento, nel 2008, degli investimenti per i dispositivi di illuminazione si proponeva di migliorare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, consentendo di atterrare da entrambe le direzioni anziché da una direzione sola in caso di condizioni meteorologiche avverse. Il finanziamento di tali investimenti mirava altresì a garantire la sicurezza del traffico aereo e la sicurezza dei passeggeri e degli aeromobili (considerando 90).
- (251) Alla luce delle argomentazioni di cui sopra, gli investimenti erano stati concepiti in modo da consentire all'aeroporto internazionale di Timișoara di far fronte alle limitazioni di capacità nelle ore di punta che si registravano all'epoca nonché al significativo incremento del traffico che allora si prevedeva. Gli investimenti inoltre miravano a promuovere la sicurezza aerea e il rispetto delle misure di sicurezza imposte dalle norme dell'Unione in materia di sicurezza dell'aviazione civile e controllo delle frontiere Schengen.
- (252) Inoltre, gli aeroporti vicini non potevano assorbire il traffico previsto. L'aeroporto più vicino, quello di Arad, registrava un traffico assai modesto, sia in termini assoluti sia rispetto all'aeroporto internazionale di Timișoara. Nel periodo 2007-2009 il numero di passeggeri all'anno nell'aeroporto di Arad oscillava tra 67 183 e 128 835, mentre il traffico presso l'aeroporto internazionale di Timișoara variava da 859 329 a 991 758 passeggeri all'anno, senza che vi fosse alcuna correlazione tra le variazioni del numero di passeggeri di questi due aeroporti ⁽⁴⁷⁾. L'aeroporto di Arad non disponeva della capacità fisica di accogliere il previsto incremento del traffico passeggeri, poiché la sua capacità massima era inferiore a 200 000 passeggeri all'anno.
- (253) Nel periodo in esame l'aeroporto internazionale di Timișoara era il secondo della Romania, e attualmente è il terzo. In base al piano di sviluppo per il periodo 2006-2015, l'aeroporto internazionale di Timișoara serviva la regione della Romania occidentale, che è una delle più sviluppate del paese. Serviva anche le regioni dell'Ungheria orientale, nonché la Serbia e il Montenegro (euroregione DKMT ⁽⁴⁸⁾). L'aeroporto internazionale di Timișoara svolgeva quindi un ruolo importante per lo sviluppo regionale. Alla luce del numero di passeggeri previsto per il periodo 2006-2015, senza gli investimenti per aumentarne la capacità vi sarebbe stato un impatto negativo sullo sviluppo economico delle regioni servite e sulla loro accessibilità, soprattutto perché nessun altro aeroporto della regione poteva assorbire il traffico esistente o previsto. Inoltre, Timișoara non si trovava su una linea ferroviaria ad alta velocità, per cui nessuna delle rotte aeree subiva una concorrenza intermodale.

⁽⁴⁷⁾ Il criterio dell'assenza di correlazione nell'evoluzione del traffico degli aeroporti vicini è stato anche utilizzato nella causa SA.22614 (C 53/07), cui la Francia ha dato esecuzione in favore della camera di commercio e industria di Pau-Béarn, di Ryanair, della società Airport Marketing Services e di Transavia (GU L 201 del 30.7.2015, pag. 109), per argomentare la compatibilità dell'aiuto all'aeroporto di Pau.

⁽⁴⁸⁾ L'euroregione Danubio-Criș-Mureș-Tibisco (DKMT) è una euroregione che si estende in Ungheria, Romania and Serbia. Prende il nome dai quattro fiumi che la attraversano.



- (254) Sulla base di quanto esposto sopra, la Commissione può concludere che il finanziamento in esame ha contribuito all'accessibilità delle regioni servite e allo sviluppo economico regionale e ha pertanto realizzato un obiettivo ben definito di interesse comune.

7.4.3. *Necessità e proporzionalità dell'aiuto*

- (255) Conformemente agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005, per gli aiuti agli investimenti non vi è alcuna limitazione dell'intensità dell'aiuto. Il finanziamento statale comporta le seguenti intensità di aiuto: 80,3 % per il terminal non Schengen, 86,73 % per il miglioramento della pista di rullaggio e l'ampliamento del piazzale e 100 % per i dispositivi di illuminazione.

Tabella 11 Finanziamento degli investimenti 2007-2009

	2007		2008		2009		Totale	
	Risorse proprie dell'aeroporto	Dotazioni di bilancio dello Stato	Risorse proprie dell'aeroporto	Dotazioni di bilancio dello Stato	Risorse proprie dell'aeroporto	Dotazioni di bilancio dello Stato	Risorse proprie dell'aeroporto	Dotazioni di bilancio dello Stato
Sviluppo del terminal non Schengen	353 849,91	1 758 000,00	809 682,29	242 000	888 417,89	6 379 960	2 051 950,09	8 379 960
Miglioramento della pista di rullaggio ed ampliamento del piazzale aeromobili	469 548	6 846 000,00	2 323 854,71	10 236 650	184 252,34	2 387 990	2 977 655	19 470 640
Dispositivi di illuminazione				1 344 000			0	1 344 000
Totale	823 397,9	8 604 000	3 133 537	11 822 650	1 072 670	8 767 950	5 029 605	29 194 600

Fonte: Gestore aeroportuale

- (256) Alla luce dei limitati profitti dell'aeroporto e dei dividendi versati allo Stato rumeno nel periodo 2007-2009 rispetto all'entità degli investimenti necessari, è ragionevole ipotizzare che il gestore aeroportuale non sarebbe stato in grado di versare contributi propri più elevati. Ciò collima con le difficoltà generali di accesso ai finanziamenti sul mercato nel periodo in esame causate dalla crisi finanziaria allora in corso. La Commissione riconosce inoltre che gli aeroporti con un traffico annuo non superiore a un milione di passeggeri non sono generalmente in grado di coprire in misura significativa i propri costi di capitale.

- (257) Di conseguenza, il finanziamento pubblico era necessario per realizzare gli investimenti finanziati. In altre parole, tale finanziamento ha avuto un effetto di incentivo poiché il gestore aeroportuale non avrebbe effettuato gli investimenti in assenza di finanziamento statale, o non li avrebbe effettuati nella stessa misura. Inoltre, il finanziamento pubblico rispetta il principio di proporzionalità, poiché il gestore aeroportuale non avrebbe potuto aumentare in misura significativa il proprio contributo al finanziamento degli investimenti in questione.

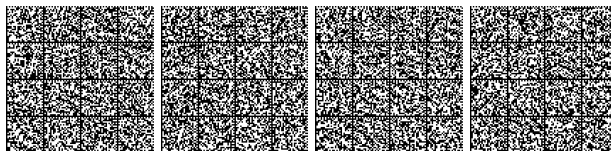
7.4.4. *L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine*

- (258) Secondo il piano di sviluppo, nel periodo 2001-2005 il traffico passeggeri e i movimenti degli aeromobili erano aumentati del 250 %. Il piano di sviluppo prevedeva inoltre un aumento del traffico passeggeri da 611 705 unità nel 2005 a 1 661 332 nel 2010 fino a 2 565 494 passeggeri nel 2015. Era stato previsto che l'adesione della Romania all'UE nel 2007 avrebbe incrementato il traffico del 16-18 %.

- (259) Tali prospettive giustificavano pertanto gli investimenti volti ad accogliere il traffico previsto. Di conseguenza, nel momento in cui il finanziamento è stato concesso, l'infrastruttura offriva prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine.

7.4.5. *Accesso paritario e non discriminatorio alle infrastrutture*

- (260) La Romania ha ribadito che l'infrastruttura è accessibile a tutti gli utenti in modo non discriminatorio. L'unico vincolo d'uso dell'infrastruttura è legato alla limitazione imposta dalla capacità di ricezione del piazzale e del terminal. L'accesso all'infrastruttura è garantito perciò in modo paritario e non discriminatorio ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005.



7.4.6. *Lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione*

- (261) L'aeroporto più vicino, quello di Arad, avrebbe potuto subire l'impatto del finanziamento pubblico concesso all'aeroporto internazionale di Timișoara nel periodo in esame. Secondo la Commissione, tuttavia, svariati fattori hanno fatto sì che l'impatto del finanziamento concesso al gestore aeroportuale dell'aeroporto internazionale di Timișoara rimanesse modesto.
- (262) L'aeroporto di Arad aveva una ridotta capacità fisica di traffico passeggeri. Solo nel 2014 si sono elaborati piani per ampliare l'infrastruttura e portare la capacità del terminal passeggeri fino alla soglia di 200 000 passeggeri all'anno, o a superarla leggermente. Tuttavia, anche tale maggior potenziale non avrebbe soddisfatto la domanda prevista dal piano di sviluppo dell'aeroporto internazionale di Timișoara.
- (263) Anche l'entità effettiva del traffico conferma che il traffico passeggeri dell'aeroporto di Arad era molto limitato. Nel 2007 il traffico registrato all'aeroporto di Arad era pari appena al 7,8 % di quello di Timișoara, nel 2008 al 14,5 % e nel 2009 all'8,8 %. Inoltre, non sembra di poter rilevare una correlazione nell'evoluzione del traffico dei due aeroporti ⁽⁴⁹⁾.
- (264) Pertanto, l'aeroporto di Arad non avrebbe potuto assorbire il significativo incremento del traffico passeggeri previsto per l'aeroporto internazionale di Timișoara.
- (265) Alla luce di quanto esposto sopra, secondo la Commissione le distorsioni della concorrenza prodotte dall'aiuto erano limitate e non superavano il contributo offerto dall'aiuto allo sviluppo regionale, all'accessibilità e alla sicurezza.

7.4.7. *Conclusione in merito alla misura 1*

- (266) Per i motivi esposti ai considerando da (241) a (265), la Commissione ritiene che l'aiuto di Stato per il finanziamento dello sviluppo del terminal non Schengen, del miglioramento della pista, dell'ampliamento del piazzale aeromobili e dei dispositivi di illuminazione sia compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.

8. **VALUTAZIONE DELLA MISURA 2 — L'AIP DEL 2007, L'AIP DEL 2008 E L'AIP DEL 2010**

8.1. **Esistenza di aiuti**

- (267) I principi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ricordati nei considerando (171) e (172), sono applicabili anche alla valutazione della misura 2.

8.1.1. *Attività economica e nozione di impresa*

8.1.1.1. Principi

- (268) La Commissione deve in primo luogo verificare se la misura 2 si applichi alle imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. La nozione di impresa comprende, a prescindere dallo status giuridico e dalle modalità di finanziamento, qualsiasi entità che eserciti un'attività economica ⁽⁵⁰⁾. Qualsiasi attività consistente nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato costituisce attività economica ⁽⁵¹⁾.

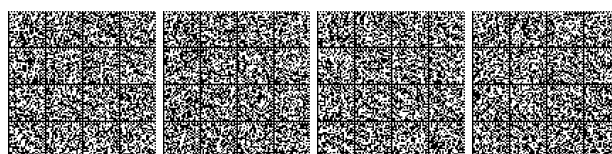
8.1.1.2. Applicazione al caso di specie

- (269) Gli AIP hanno fissato i diritti applicabili alle compagnie aeree per l'uso delle infrastrutture aeroportuali.
- (270) Le compagnie aeree forniscono servizi di trasporto aereo. Fornendo tali servizi, le compagnie aeree svolgono un'attività economica e costituiscono pertanto imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

⁽⁴⁹⁾ Cfr. nota 32.

⁽⁵⁰⁾ Sentenza del 18 giugno 1998, *Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303 e Höfner e Elser.

⁽⁵¹⁾ Sentenza del 16 giugno 1987, *Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283. Sentenza del 18 giugno 1998, *Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana*, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.



8.1.2. *Risorse statali e imputabilità allo Stato*

8.1.2.1. Principi

- (271) La nozione di aiuto di Stato si applica solo ai vantaggi concessi direttamente o indirettamente mediante risorse statali ⁽⁵²⁾. Le risorse statali comprendono tutte le risorse che provengono dal settore pubblico ⁽⁵³⁾, comprese le risorse di enti parastatali (decentrati, federati, regionali o altri) ⁽⁵⁴⁾ e, in determinate circostanze, le risorse di enti privati. L'origine delle risorse non è rilevante purché, prima di essere trasferite direttamente o indirettamente ai beneficiari, esse siano sotto il controllo pubblico e dunque a disposizione delle autorità nazionali ⁽⁵⁵⁾, anche se le risorse non diventano proprietà della pubblica autorità ⁽⁵⁶⁾.
- (272) Inoltre, la nozione di aiuto di Stato si applica solo se la concessione del vantaggio è imputabile allo Stato, ossia se il vantaggio è concesso direttamente dallo Stato o da organismi di intermediazione che agiscono nell'esercizio di competenze attribuite loro dallo Stato.
- (273) Il fatto che lo Stato o l'ente statale sia l'azionista unico o di maggioranza di un'impresa non è sufficiente per concludere che un trasferimento di risorse da parte di tale impresa sia imputabile ai suoi azionisti pubblici ⁽⁵⁷⁾. La Corte di giustizia ha inoltre stabilito che, anche qualora lo Stato sia in grado di controllare un'impresa pubblica e di esercitare un'influenza dominante sulle sue attività operative, nel caso concreto non si può presumere automaticamente che tale controllo venga effettivamente esercitato. Un'impresa pubblica può agire con maggiore o minore indipendenza, a seconda del grado di autonomia ad essa concesso dallo Stato.
- (274) Quindi, il solo fatto che un'impresa pubblica si trovi sotto il controllo dello Stato non è sufficiente per considerare imputabili a quest'ultimo misure adottate da tale impresa. Resta ancora da verificare se le autorità pubbliche debbano ritenersi aver avuto un qualche ruolo nell'adozione di tale misura. Su questo punto la Corte di giustizia dell'Unione europea ha indicato che l'imputabilità allo Stato di un provvedimento adottato da un'impresa pubblica può essere dedotta da un insieme di indizi risultanti dalle circostanze del caso di specie e dal contesto nel quale il provvedimento in questione è stato adottato ⁽⁵⁸⁾.
- (275) Tra questi indizi si annoverano l'integrazione di tale impresa nelle strutture dell'amministrazione pubblica, la natura delle sue attività e l'esercizio di queste sul mercato in normali condizioni di concorrenza con gli operatori privati, lo status giuridico dell'impresa (ossia il fatto che questa sia soggetta al diritto pubblico ovvero al diritto comune delle società), l'intensità della tutela esercitata dalle autorità pubbliche sulla gestione dell'impresa, ovvero qualsiasi altro indizio che indichi, nel caso concreto, un coinvolgimento delle autorità pubbliche ovvero l'improbabilità di una mancanza di coinvolgimento nell'adozione di un provvedimento, tenuto conto anche dell'ampiezza di tale provvedimento, del suo contenuto ovvero delle condizioni che esso comporta ⁽⁵⁹⁾.

8.1.2.2. Applicazione al caso di specie

- (276) Nel caso in esame lo Stato ha esercitato costantemente un controllo diretto o indiretto sulle risorse in questione. All'epoca in cui è stato approvato l'AIP del 2010, l'aeroporto era detenuto per l'80 % direttamente dal ministero dei Trasporti della Romania, conformemente all'articolo 8 dello statuto del 2008 (considerando 28). Le risorse del gestore aeroportuale rientravano nel controllo dello Stato ed erano pertanto a sua disposizione. La Romania era in grado, esercitando la sua influenza dominante sul gestore aeroportuale, di orientare l'utilizzo delle sue risorse al fine di finanziare vantaggi specifici a favore di altre imprese. Inoltre, quando sono stati approvati l'AIP del 2007 e

⁽⁵²⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 24 gennaio 1978, *Pubblico ministero del Regno dei Paesi Bassi contro Jacobus Philippus van Tiggele*, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, punti 25 e 26; Sentenza del 12 dicembre 1996, *Compagnie nationale Air France contro Commissione delle Comunità europee*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punto 63.

⁽⁵³⁾ *Air France*, punto 56.

⁽⁵⁴⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 14 ottobre 1987, *Repubblica federale di Germania contro Commissione delle Comunità europee*, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, punto 17; Sentenza del 6 marzo 2002, *Territorio Histórico de Álava e altri contro Commissione*, Cause riunite T-92/00 e 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, punto 57.

⁽⁵⁵⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 17 luglio 2008, *Essent Netwerk Noord BV con l'intervento di Nederlands Elektriciteit Administratiekantoor BV contro Aluminium Delfzijl BV*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, punto 70; Sentenza della CGUE del 16 maggio 2000, *Repubblica francese contro Ladbroke Racing Ltd e Commissione delle Comunità europee («Ladbroke Racing»)*, C-83/98 P, ECLI:EU:C:2000:248, punto 50.

⁽⁵⁶⁾ *Air France*, punti 65, 66 e 67; *Ladbroke Racing*, punto 50.

⁽⁵⁷⁾ *Stardust Marine*, punto 51 e seg.

⁽⁵⁸⁾ *Stardust Marine*, punti 52 e 55.

⁽⁵⁹⁾ *Stardust Marine*, punto 56.



l'AIP del 2008 ⁽⁶⁰⁾, lo Stato rumeno era l'unico azionista del gestore aeroportuale. Ai sensi dell'articolo 7 dello statuto del 1998 (considerando 28), il capitale azionario iniziale è stato interamente sottoscritto dalla Romania e pagato integralmente alla data di costituzione dell'aeroporto internazionale di Timișoara. Di conseguenza, le risorse del gestore aeroportuale devono essere considerate risorse statali ai fini dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

- (277) Per quanto riguarda l'imputabilità allo Stato rumeno, le autorità rumene sostengono che il gestore aeroportuale opera come un investitore in un'economia di mercato e che l'influenza dello Stato è strettamente limitata al suo ruolo di azionista della società ai sensi dello statuto societario e della legge n. 31/1990 sulle società. La politica dei prezzi del gestore aeroportuale è decisa dal consiglio di amministrazione e dalla direzione esecutiva del gestore aeroportuale conformemente allo statuto societario.
- (278) Per quanto riguarda la supervisione delle attività del gestore aeroportuale da parte dello Stato, la Commissione osserva che l'assemblea generale degli azionisti è composta da rappresentanti degli azionisti: lo Stato rumeno, rappresentato dal ministero dei Trasporti, era l'unico azionista ai sensi dello statuto del 1998 e l'azionista di maggioranza (con l'80 % delle azioni) ai sensi dello Statuto del 2008, ed è competente a decidere in merito alle attività e alla strategia economica perseguite dal gestore aeroportuale. Ai sensi dell'articolo 19 dello statuto del 2008, le decisioni dell'assemblea generale degli azionisti devono essere adottate con il voto di un numero di azionisti che rappresenti almeno la metà del capitale sociale, senza che la minoranza goda di un diritto di blocco.
- (279) In virtù dell'articolo 20 dello statuto del 2008, il gestore aeroportuale è diretto da un consiglio di amministrazione composto da sette membri, due dei quali sono rappresentanti del ministero dei Trasporti e uno è il rappresentante del ministero delle Finanze. Inoltre, la Commissione osserva che il consiglio di amministrazione è scelto dall'assemblea generale degli azionisti (in cui lo Stato era azionista unico ai sensi dello Statuto del 1998 e attualmente detiene la maggioranza). Il consiglio di amministrazione e il suo presidente sono nominati con ordinanza del ministero dei Trasporti.
- (280) Lo svolgimento delle riunioni del consiglio di amministrazione esige la partecipazione della metà più uno dei membri del consiglio ⁽⁶¹⁾. Il consiglio di amministrazione delibera alla presenza di almeno due terzi dei propri membri e adotta le decisioni a maggioranza dei propri membri ⁽⁶²⁾.
- (281) Il presidente del consiglio di amministrazione esercita anche funzioni di direttore generale del gestore aeroportuale. La struttura organizzativa e la catena di influenza sono un ulteriore indizio dell'imputabilità allo Stato del sistema di diritti e sconti. In ogni caso, come minimo lo Stato era tenuto costantemente al corrente dell'evoluzione del sistema di diritti e sconti tramite questi membri del consiglio di amministrazione.
- (282) Inoltre, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, dello statuto del 1998, il gestore aeroportuale si pone come obiettivo principale le attività di interesse pubblico nazionale. Ai sensi dell'articolo 5 dello Statuto del 1998, il gestore aeroportuale è un organismo tecnico specializzato designato dal ministero dei Trasporti per svolgere principalmente attività di interesse pubblico nazionale; nel suo ambito di attività il gestore svolge prestazioni, servizi e lavori connessi all'amministrazione e allo sfruttamento di beni appartenenti o posseduti o noleggiati dallo Stato, nel quadro del traffico aereo nazionale e internazionale, al fine di garantire il transito di persone e merci.
- (283) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione ritiene che vi siano indizi sufficienti per ritenere che l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 siano imputabili allo Stato.

⁽⁶⁰⁾ La Romania ha chiarito che l'AIP del 2007 e l'AIP del 2008 erano stati approvati dal consiglio di amministrazione del gestore aeroportuale circa due mesi prima dell'entrata in vigore di ciascun AIP.

⁽⁶¹⁾ Articolo 20, paragrafo 9, dello statuto del 1998.

⁽⁶²⁾ Articolo 20, paragrafo 10, dello statuto del 1998.



8.1.3. Selettività

8.1.3.1. Principi

- (284) Per rientrare nel campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, una misura di Stato deve favorire «talune imprese o talune produzioni». Quindi, solo le misure che favorendo talune imprese concedono un vantaggio selettivo rientrano nella nozione di aiuti di Stato.
- (285) Secondo una giurisprudenza consolidata, la valutazione del requisito di selettività impone di verificare se, nell'ambito di un determinato regime giuridico, una misura nazionale sia tale da favorire talune imprese o talune produzioni rispetto ad altre le quali, in considerazione dell'obiettivo perseguito da tale regime, si trovino in una situazione fattuale e giuridica analoga. L'esame della selettività richiede una definizione preventiva del quadro di riferimento nel quale si inserisce la misura in questione ⁽⁶³⁾. Una misura è selettiva «solo se, nell'ambito di un dato regime giuridico, essa ha l'effetto di favorire talune imprese rispetto ad altre che appartengano ad altri settori o al medesimo settore e si trovino, in considerazione dell'obiettivo perseguito da tale regime, in una situazione fattuale e giuridica analoga.» ⁽⁶⁴⁾ La nozione di «aiuto di Stato» non riguarda le misure statali che stabiliscono una differenziazione tra imprese, qualora tale differenziazione risulti dalla natura o dalla struttura del sistema in cui tali misure si inseriscono ⁽⁶⁵⁾.
- (286) Una misura mediante la quale un'impresa pubblica stabilisce le condizioni per l'utilizzo dei suoi beni o servizi non è necessariamente una misura selettiva ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE ⁽⁶⁶⁾. L'articolo 107, paragrafo 1, TFUE non distingue le misure di intervento statale in riferimento alle loro cause od obiettivi ma le definisce in funzione dei loro effetti, indipendentemente quindi dalle tecniche utilizzate ⁽⁶⁷⁾.

8.1.3.2. Applicazione al caso di specie

- (287) L'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 prevedevano un sistema di aliquote di base per i diritti aeroportuali (rispettivamente considerando 41 e 44). Inoltre, l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 comprendevano anche sconti e riduzioni dei diritti in funzione del numero di atterraggi in un determinato periodo di tempo, del numero di passeggeri, del peso dell'aeromobile e/o del tipo di rotta servita (rispettivamente considerando da 42 a 43, da 46 a 48 e 49).
- (288) L'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 sono stati proposti, valutati e stabiliti dalla direzione esecutiva dell'aeroporto internazionale di Timișoara e approvati dal consiglio di amministrazione (considerando 40). Ciò soddisfa il requisito per cui il gestore aeroportuale, nell'esercizio dei propri poteri, stabilisce l'ammontare dei diritti aeroportuali applicabili all'aeroporto in questione ⁽⁶⁸⁾. Il quadro giuridico applicabile era pertanto costituito dai diritti aeroportuali, dagli sconti e dalle riduzioni applicabili all'aeroporto internazionale di Timișoara fissati rispettivamente dall'AIP del 2007, dall'AIP del 2008 e dall'AIP del 2010.
- (289) Pertanto, il quadro di riferimento pertinente per esaminare se l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010 avessero l'effetto di favorire talune compagnie aeree rispetto ad altre che si trovavano in una situazione fattuale e giuridica analoga è quello del regime applicabile al solo aeroporto internazionale di Timișoara.
- (290) Il sistema dei diritti aeroportuali, gli sconti e le riduzioni erano applicabili a tutte le compagnie aeree che utilizzavano o potevano utilizzare l'aeroporto internazionale di Timișoara e che soddisfacevano le condizioni descritte rispettivamente nell'AIP del 2007, nell'AIP del 2008 e nell'AIP del 2010.
- (291) La Commissione ha inoltre verificato se gli sconti previsti rispettivamente dall'AIP del 2007, dall'AIP del 2008 e dall'AIP del 2010 fossero selettivi e favorissero talune compagnie aeree che utilizzavano l'aeroporto internazionale di Timișoara a scapito di altre.

⁽⁶³⁾ Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 21 dicembre 2016, *Commissione europea contro Hansestadt Lübeck* («Lübeck»), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punti 40-67.

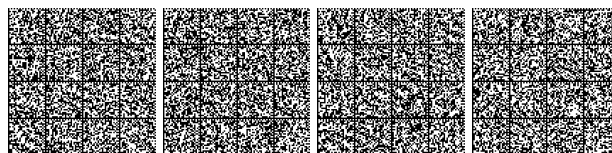
⁽⁶⁴⁾ Lübeck, punto 58.

⁽⁶⁵⁾ Lübeck, punti 40-67 e giurisprudenza ivi citata.

⁽⁶⁶⁾ Ibid.

⁽⁶⁷⁾ Ibid. sentenza del 15 novembre 2011, *Commissione europea e Regno di Spagna contro Government of Gibraltar e Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord*, C-106/09 P e C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, punto 87 e la giurisprudenza ivi citata.

⁽⁶⁸⁾ Lübeck, punto 61.



- (292) Gli sconti applicabili si collocavano su una scala variabile: il più basso partiva dal 10 % per 250-500 atterraggi all'anno, ossia circa 5 atterraggi alla settimana. La Commissione osserva che nel periodo in esame, oltre a Wizz Air, numerose altre compagnie aeree che operavano presso l'aeroporto internazionale di Timișoara avevano nella propria flotta aeromobili delle dimensioni pertinenti e/o frequenze sufficienti e quindi beneficiavano o avrebbero potuto beneficiare dei relativi sconti.
- (293) Ne consegue che il sistema dei diritti aeroportuali e gli sconti erano applicabili in modo non discriminatorio.
- (294) Pertanto l'aliquota di base, gli sconti e le riduzioni previsti dall'AIP del 2007, dall'AIP del 2008 e dall'AIP del 2010 non erano selettivi.
- (295) La Commissione osserva che tale conclusione vale solo per i diritti, gli sconti e le riduzioni derivanti direttamente dall'AIP del 2007, dall'AIP del 2008 e dall'AIP del 2010. Non si applica a eventuali diritti, sconti o riduzioni concessi sulla base di accordi personalizzati con le compagnie aeree.

8.1.3.3. Conclusione sulla selettività

- (296) Da quanto precede risulta che la misura 2 non soddisfa la condizione di selettività di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- (297) Le condizioni di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE sono cumulative. Se una di esse non è soddisfatta da una misura in esame, tale misura non costituisce un aiuto di Stato.
- (298) La Commissione conclude pertanto che la misura 2 non costituiva aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, dal momento che non era selettiva.
- (299) La Commissione osserva che la decisione di avvio del procedimento ha sollevato la questione dell'incompatibilità degli AIP con il mercato interno a causa del potenziale trattamento discriminatorio tra diversi tipi di passeggeri. Questo principio si applica alle misure che costituiscono aiuti di Stato e impedisce di considerarle compatibili ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato ⁽⁶⁹⁾. Dal momento che nel caso in esame si è riscontrato che gli AIP non costituiscono aiuti di Stato, non è necessario analizzare ulteriormente l'elemento di collegamento indissociabile sollevato nella decisione di avvio del procedimento.

9. VALUTAZIONE DELLA MISURA 3 — ACCORDI DEL 2008 CON WIZZ AIR

9.1. Esistenza di aiuti

- (300) I principi di cui all'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, ricordati nei considerando (171) e (172), si applicano anche alla valutazione della misura 3, relativa agli accordi del 2008 tra il gestore aeroportuale e Wizz Air.

9.1.1. Attività economica e nozione di impresa

- (301) Wizz Air è una compagnia aerea. Offre servizi regolari di trasporto aereo di passeggeri e svolge un'attività economica. Costituisce pertanto un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

9.1.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

9.1.2.1. Principi

- (302) I principi illustrati nei considerando da (271) a (275) sono applicabili anche a questa misura.

9.1.2.2. Applicazione al caso di specie

- (303) Per quanto riguarda le risorse statali, si applicano le stesse osservazioni esposte nel considerando (276).

⁽⁶⁹⁾ Sentenza della Corte del 15 giugno 1993, *Matra SA contro Commissione delle Comunità europee*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239.



(304) Per quanto riguarda l'imputabilità degli accordi del 2008, che sono stati firmati durante il periodo di validità dello statuto dell'aeroporto del 1998, si applica *mutatis mutandis* il ragionamento di cui ai considerando da (277) a (279) per l'AIP del 2007, l'AIP del 2008 e l'AIP del 2010.

(305) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione ritiene che la conclusione degli accordi del 2008 tra Wizz Air e il gestore aeroportuale sia imputabile allo Stato.

9.1.3. Selettività

9.1.3.1. Principi

(306) I principi illustrati nel considerando (199) sono applicabili anche a questa misura.

9.1.3.2. Applicazione al caso di specie

(307) Nel caso in esame, gli accordi del 2008 sono stati conclusi con un'unica impresa, ossia Wizz Air. La misura 3 è pertanto selettiva per definizione a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

9.1.4. Vantaggio economico

9.1.4.1. Principi

(308) I principi riguardanti un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, di cui ai considerando da (202) a (206), si applicano agli accordi tra aeroporti e compagnie aeree. L'applicazione del MEOP a tali accordi è illustrata in maniera più approfondita negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 ⁽⁷⁰⁾.

(309) Nella situazione di questa specifica relazione tra aeroporto e compagnia aerea, la Commissione valuterà se la disponibilità di risorse pubbliche per l'aeroporto conferisca un vantaggio alle compagnie aeree che utilizzano tale aeroporto. Tali aiuti a una compagnia aerea che utilizza l'aeroporto possono, in linea di principio, essere esclusi qualora la relazione tra l'aeroporto e la compagnia aerea in questione sia conforme al MEOP.

(310) Ai sensi degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, in virtù del MEOP si può escludere in linea di principio l'esistenza di un aiuto ad una compagnia aerea che utilizza l'aeroporto quando:

(1) il prezzo praticato per i servizi aeroportuali corrisponde al prezzo di mercato, oppure

(2) è possibile dimostrare attraverso un'analisi *ex ante*, ovvero un'analisi basata sui dati disponibili all'epoca della deliberazione delle misure in questione, che si poteva ritenere che l'accordo tra aeroporto e compagnia aerea avrebbe portato ad un aumento incrementale dei profitti per l'aeroporto.

(311) Per quanto riguarda il primo approccio descritto al considerando (310) (confronto tra il prezzo applicato per i servizi aeroportuali e il prezzo di mercato), conformemente agli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, l'individuazione di un valore di riferimento richiede, in primo luogo, che sia possibile selezionare un numero sufficiente di aeroporti comparabili che forniscano servizi comparabili in condizioni normali di mercato. A questo riguardo la Commissione osserva che, per il momento, la maggior parte degli aeroporti dell'Unione beneficia di finanziamenti pubblici diretti a coprire i costi di investimento e di esercizio. Gli aeroporti di proprietà pubblica sono tradizionalmente considerati dai pubblici poteri come infrastrutture dirette a facilitare lo sviluppo locale e non come imprese operanti secondo le regole di mercato. I prezzi praticati da questi aeroporti tendono, di conseguenza, ad essere stabiliti senza tener conto di considerazioni di mercato e in particolare di sane prospettive di redditività *ex ante*, ma essenzialmente alla luce di considerazioni di ordine sociale o regionale. Anche se alcuni aeroporti sono di proprietà privata o sono gestiti senza tener conto di considerazioni di ordine sociale o regionale, i prezzi praticati da tali aeroporti possono essere in larga misura influenzati dai prezzi praticati dalla maggior parte degli aeroporti sovvenzionati con fondi pubblici in quanto le compagnie aeree tengono conto di tali prezzi quando negoziano con aeroporti appartenenti a privati o che sono gestiti da privati. In tali circostanze, negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 la Commissione esprime dubbi sul fatto che attualmente sia possibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un reale prezzo di mercato per i servizi forniti dagli aeroporti ⁽⁷¹⁾.

⁽⁷⁰⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 53.

⁽⁷¹⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 59.



- (312) La Commissione ritiene che la ricerca di un parametro di riferimento debba basarsi su un raffronto dei diritti aeroportuali, al netto di eventuali vantaggi concessi alla compagnia aerea (come sostegno alla commercializzazione, sconti o qualsiasi altro incentivo), attraverso un numero sufficiente di aeroporti di riferimento idonei i cui gestori si comportino come operatori in un'economia di mercato. In particolare, è opportuno utilizzare i seguenti indicatori: il volume di traffico; il tipo di traffico (viaggi di lavoro o di vacanze o verso l'estero); l'importanza relativa del trasporto merci e l'importanza relativa delle entrate derivanti dalle attività non aeronautiche dello scalo, il tipo e il livello di servizi aeroportuali forniti; la vicinanza dell'aeroporto a una grande città e il numero di abitanti nel bacino di utenza dell'aeroporto; il grado di ricchezza dell'area circostante (PIL pro capite); le aree geografiche diverse alle quali i passeggeri potrebbero essere interessati.
- (313) Sulla base di quanto appena esposto, la Commissione ritiene che un'analisi ex ante della redditività incrementale costituisca il criterio più pertinente per valutare gli accordi conclusi dagli aeroporti con singole compagnie aeree.
- (314) Inoltre la Commissione è del parere che gli accordi conclusi tra un aeroporto e le compagnie aeree possano soddisfare il MEOP qualora essi, considerati ex ante, contribuiscano alla redditività dell'aeroporto in misura incrementale almeno nel lungo periodo ⁽⁷³⁾. Al momento di concludere un accordo con una compagnia aerea (per esempio un contratto individuale o un regime complessivo di diritti aeroportuali) l'aeroporto deve dimostrare di essere in grado di coprire tutti i costi derivanti dall'accordo per tutta la durata dello stesso, con un ragionevole margine di profitto sulla base di sane prospettive di medio termine ⁽⁷³⁾.
- (315) A questo proposito la Commissione è del parere che la differenziazione dei prezzi costituisca una prassi standard per le imprese, purché sia conforme all'intera normativa settoriale in materia di concorrenza. Tali politiche di tariffazione differenziata dovrebbero però avere una giustificazione dal punto di vista commerciale per soddisfare il MEOP ⁽⁷⁴⁾.

9.1.4.2. Valutazione congiunta degli accordi del 2008

- (316) La Commissione ritiene che, ai fini dell'applicazione del MEOP, gli accordi del 2008 debbano essere valutati insieme come un'unica misura. Questa scelta è dettata da varie motivazioni.
- (317) In primo luogo, gli accordi sono stati conclusi dalle stesse parti.
- (318) In secondo luogo, il memorandum d'intesa del 25 giugno 2008 elenca la portata dei servizi che il gestore aeroportuale deve offrire nonché i servizi di commercializzazione che devono essere forniti da Wizz Air. Rispetto all'accordo di commercializzazione del 30 luglio 2008, il memorandum d'intesa prevede la stessa formula per il calcolo dei costi di commercializzazione e il medesimo importo trattenuto per passeggero in partenza. Di conseguenza, il memorandum d'intesa e l'accordo di commercializzazione sono strettamente e direttamente connessi in termini di contenuto. Il memorandum d'intesa stabilisce anche i principi generali della cooperazione tra il gestore aeroportuale e Wizz Air, che sono successivamente enunciati in termini maggiormente operativi nell'accordo di commercializzazione, nell'accordo operativo e nell'accordo di assistenza a terra. Anche l'accordo di commercializzazione, nel suo preambolo, fa diretto riferimento al memorandum d'intesa (considerando 55). Il memorandum d'intesa è stato infine sostituito dall'accordo di commercializzazione, dall'accordo operativo e dall'accordo di assistenza a terra.
- (319) In terzo luogo, l'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra sono stati firmati lo stesso giorno (1° agosto 2008) per lo stesso periodo, vale a dire dall'11 dicembre 2008 al 10 dicembre 2009, con rinnovo automatico per ulteriori 12 mesi ad ogni anniversario dell'entrata in vigore e senza possibilità di risoluzione prima del terzo anniversario dell'accordo di commercializzazione. Anche l'accordo di commercializzazione è entrato in vigore lo stesso giorno, vale a dire l'11 dicembre 2008 (considerando 54).

⁽⁷³⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 66.

⁽⁷³⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 63.

⁽⁷⁴⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 62.

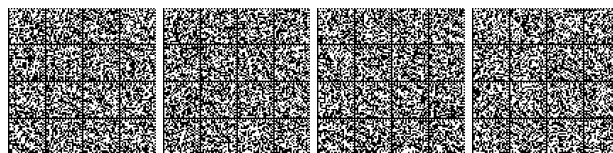


- (320) In quarto luogo, gli accordi del 2008 erano interconnessi. L'accordo di commercializzazione fa vari riferimenti all'accordo operativo e all'accordo di assistenza a terra: i) l'accordo di commercializzazione prevedeva che le parti potessero immediatamente risolvere l'accordo di commercializzazione se l'accordo operativo fosse scaduto senza essere rinnovato o fosse stato risolto; ii) l'accordo di commercializzazione prevedeva che le parti potessero immediatamente risolvere l'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra senza la possibilità di esigere danni in caso di scadenza o di risoluzione dell'accordo di commercializzazione; iii) l'accordo di commercializzazione prevedeva che, in caso di aumento dei diritti disciplinati dall'accordo operativo o dall'accordo di assistenza a terra, i costi di commercializzazione dovessero essere modificati in misura corrispondente alla variazione dei diritti aeroportuali (considerando 59).
- (321) Sulla base delle argomentazioni appena esposte, la Commissione ritiene che il memorandum d'intesa, l'accordo di commercializzazione, l'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra non siano separabili. La Commissione ritiene pertanto necessario analizzare insieme gli accordi del 2008, al fine di determinare se tale operazione costituisca un aiuto di Stato.

9.1.4.3. Applicazione dei principi al caso di specie

- (322) Nel caso di specie, al fine di determinare se gli accordi del 2008 conferiscano a Wizz Air un vantaggio che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, la Commissione deve esaminare se, in circostanze analoghe, un aeroporto operante in normali condizioni di economia di mercato e guidato da prospettive di redditività a più lungo termine ⁽⁷⁵⁾ avrebbe concluso un accordo commerciale identico o analogo con una compagnia aerea. La Commissione deve collocarsi nel momento in cui è stata presa la decisione di stipulare gli accordi del 2008 tra il gestore aeroportuale e Wizz Air, e deve basare la propria valutazione sulle informazioni e le ipotesi di cui disponeva allora il gestore aeroportuale.
- (323) Per quanto riguarda l'analisi di un operatore in un'economia di mercato applicabile in questa circostanza, Wizz Air ha affermato che il confronto con l'approccio basato sui prezzi di mercato, vale a dire il primo approccio illustrato nel considerando (310) (1), dovrebbe applicarsi al caso in esame in aggiunta al secondo approccio (cioè l'analisi della redditività) esposto nel considerando (310) (2).
- (324) Wizz Air ha presentato una relazione preparata da Oxera sulla «Valutazione economica del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato», datata 27 ottobre 2011, in cui i diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timișoara sono stati confrontati con i diritti pagati da Wizz Air in tre aeroporti del Regno Unito, considerati da Oxera aeroporti comparabili: gli aeroporti di Liverpool, Prestwick e Doncaster. L'analisi effettuata nello studio si basa sui dati forniti dal gestore aeroportuale e da Wizz Air. A giudizio di Oxera, la struttura proprietaria e di finanziamento di tali aeroporti rende probabile che essi si comportino come «investitori privati». Lo studio presenta inoltre un raffronto tra le caratteristiche generali dell'aeroporto internazionale di Timișoara e quelle dei tre aeroporti comparabili (ad esempio l'entità della popolazione della città di appartenenza, la distanza dalla città di appartenenza, la popolazione della città più grande in un raggio di 150 chilometri, il grande aeroporto più vicino), l'entità delle misure in termini di reddito per PIL pro capite e i salari medi settimanali, l'evoluzione dell'andamento del traffico, le entrate degli aeroporti interessati e lo status di finanziamento (ossia se l'aeroporto abbia beneficiato di finanziamenti pubblici). La relazione ha calcolato i diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timișoara rispetto a quelli versati ai tre aeroporti del Regno Unito (l'analisi ha tenuto conto dei diversi diritti applicati nei quattro aeroporti al netto dei benefici forniti a Wizz Air). L'analisi ha presentato i diritti totali pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timișoara e agli aeroporti comparabili, espressi in euro per rotazione e in euro per passeggero. Su tale base, l'analisi ha rilevato che il livello complessivo dei diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timișoara nel periodo 2008-2011, espresso sia per rotazione che per passeggero, in media è superiore al livello medio comparabile dei diritti pagati dalla compagnia aerea agli altri aeroporti in esame. Secondo la relazione di Oxera, i prezzi inferiori pagati da Wizz Air negli aeroporti di riferimento fanno pensare che un investitore privato avrebbe probabilmente stipulato un contratto alle condizioni previste dall'accordo tra il gestore aeroportuale e Wizz Air.
- (325) Per quanto riguarda la relazione di Oxera che confronta l'aeroporto internazionale di Timișoara con tre aeroporti britannici segnalati da Wizz Air, la Commissione ricorda che la ricerca di un parametro di riferimento non è un metodo appropriato per stabilire i prezzi di mercato se i parametri di riferimento disponibili non sono stati identificati in base a considerazioni di mercato o se i processi esistenti sono sensibilmente distorti da interventi pubblici. Sembra che tali distorsioni siano presenti nel settore dell'aviazione per i motivi esposti ai considerando da (311) a (312).

⁽⁷⁵⁾ ALFA Romeo, punto 23; Sentenza del 12 dicembre 2000, *Alitalia — Linee aeree italiane SpA contro Commissione delle Comunità europee*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punto 84.



- (326) Inoltre, la Commissione ritiene che non sia soddisfatto il criterio di un numero sufficiente di aeroporti di riferimento che forniscono servizi comparabili in condizioni normali, indicato al punto 55 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014. Dato che in Europa vi sono alcune centinaia di aeroporti ⁽⁷⁶⁾, tre aeroporti non possono essere considerati un numero sufficiente per consentire l'individuazione di un parametro di riferimento adeguato per i prezzi di mercato pertinenti. Inoltre, due dei tre aeroporti di riferimento, Liverpool e Doncaster, appartengono allo stesso gruppo (Peel Airports Group), il che inficia ulteriormente il numero e la varietà degli aeroporti di riferimento necessari per fornire un parametro affidabile.
- (327) Inoltre, tutti e tre gli aeroporti di riferimento sono situati nel Regno Unito e due di essi (Liverpool e Doncaster) sono vicini alla stessa grande città, cioè Manchester. La relazione di Oxera non chiarisce se i tre aeroporti di riferimento forniscano servizi analoghi all'aeroporto internazionale di Timișoara. Lo studio fornisce solo informazioni relative al momento in cui Wizz Air ha iniziato a operare in ciascuno di questi aeroporti, indicando le varie destinazioni, e analizza poi il totale dei costi sostenuti da Wizz Air in tali aeroporti (al netto dei pagamenti per i servizi di commercializzazione). Ciò non consente tuttavia di valutare se gli aeroporti forniscano servizi comparabili.
- (328) Inoltre, come rileva la stessa relazione di Oxera, vi sono numerose differenze tra l'aeroporto internazionale di Timișoara e i due aeroporti del Regno Unito (Liverpool e Prestwick). In particolare, l'aeroporto di Liverpool è assai più grande dell'aeroporto internazionale di Timișoara (nel 2007 ha movimentato circa 5,5 milioni di passeggeri), mentre l'aeroporto di Prestwick ha servito oltre 2 milioni di passeggeri. Di conseguenza, in termini di volume di traffico l'unico aeroporto comparabile era quello di Doncaster (non più di un milione di passeggeri). Da ciascuno di questi aeroporti Wizz Air ha trasportato numeri di passeggeri alquanto diversi.
- (329) Per quanto riguarda il grado di ricchezza dell'area circostante (PIL pro capite), si registra una fortissima differenza tra la zona di Timișoara (indice del PIL pro capite ⁽⁷⁷⁾ inferiore a 50 nel 2007) e il Regno Unito (indice del PIL attorno a 120 nel 2007), dove si trovano i tre aeroporti di riferimento. Inoltre, la parte comparativa della relazione di Oxera contiene informazioni sui salari medi settimanali nei mercati del lavoro regionali di Timișoara e delle tre città del Regno Unito ove si trovano gli aeroporti di riferimento (Liverpool, Prestwick e Doncaster), e anche qui si rilevano notevoli differenze (il livello di Timișoara è inferiore a 50, mentre quello delle altre tre città è superiore a 500).
- (330) La relazione non tiene conto di alcuni degli indicatori proposti al punto 60 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014 (ad esempio il tipo di traffico o il tipo e livello dei servizi aeroportuali forniti).
- (331) Infine anche ipotizzando che, sulla base di un'analisi valida e comparabile, il «prezzo» applicato nelle diverse operazioni oggetto di questa valutazione fosse pari o superiore ai «prezzi di mercato», la Commissione non poteva tuttavia concludere che tali operazioni corrispondessero necessariamente al prezzo di mercato. Non si tratterebbe di un prezzo di mercato se, nel momento in cui sono stati stipulati tali accordi, l'operatore avesse potuto prevedere che ne sarebbero derivati costi incrementali superiori alle entrate incrementali. Un operatore in un'economia di mercato, infatti, non ha interesse a offrire beni o servizi al «prezzo di mercato» se un tale comportamento determina una perdita incrementale.
- (332) La Commissione ritiene opportuno rammentare nella presente analisi che, in seguito all'adozione degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, sia la Romania sia le parti interessate sono state invitate a formulare osservazioni sull'applicazione di tali orientamenti al caso di specie. A parte Wizz Air, né la Romania né altre parti interessate hanno contestato l'approccio della Commissione per cui, quando è impossibile individuare un parametro di riferimento appropriato per stabilire un prezzo di mercato attendibile per i servizi forniti dagli aeroporti alle compagnie aeree, il criterio più pertinente per valutare gli accordi conclusi tra queste due parti è l'analisi ex ante della redditività incrementale.

⁽⁷⁶⁾ Secondo gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 1, il sistema di trasporto aereo dell'Unione europea è costituito da una rete di oltre 460 aeroporti.

⁽⁷⁷⁾ Come illustra la relazione di Oxera, l'indice del PIL pro capite per la Romania e per il Regno Unito è espresso in standard di potere d'acquisto (SpA) rispetto alla media dell'Unione europea (UE-27). La media dell'Unione europea (UE-27) è stata fissata a 100.



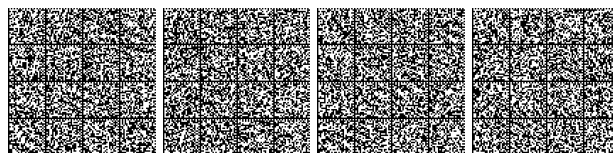
- (333) Pertanto, sulla base di quanto appena esposto, la Commissione ritiene che, nel caso in questione, si debba applicare l'approccio generale suggerito negli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, che prevede l'applicazione del MEOP ai rapporti tra gli aeroporti e le compagnie aeree, ossia l'analisi ex ante della redditività incrementale ⁽⁷⁸⁾.

9.1.4.4. Orizzonte temporale per testare la redditività degli accordi del 2008

- (334) Nel decidere se stipulare accordi con una compagnia aerea, un operatore in un'economia di mercato sceglierà l'orizzonte temporale per la sua valutazione in base ai termini degli accordi in questione o di ogni singolo accordo. In altre parole, l'operatore in un'economia di mercato valuterà i costi e le entrate incrementali del periodo di applicazione degli accordi. Nella data di stipula degli accordi, un prudente operatore in un'economia di mercato non conterà sul rinnovo degli accordi alla loro scadenza, alle stesse condizioni o in condizioni diverse.
- (335) Sulla base dell'approccio descritto al considerando (334), la Commissione valuterà i costi e le entrate incrementali degli accordi del 2008 per il periodo 11 dicembre 2008 - 10 dicembre 2011, ossia il periodo iniziale di applicazione dell'accordo di commercializzazione. Non si terrà conto della proroga facoltativa dell'accordo di commercializzazione (altri 12 mesi dopo la scadenza dei primi tre anni). Tale proroga era puramente facoltativa, e quindi un operatore in un'economia di mercato non poteva fare affidamento sul concretizzarsi di tale opzione.
- (336) L'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra erano validi per un periodo iniziale di un anno, ossia dall'11 dicembre 2008 al 10 dicembre 2009. Ciascuno di essi prevedeva un rinnovo automatico per altri 12 mesi a ogni anniversario della rispettiva entrata in vigore. Il gestore aeroportuale non era autorizzato a risolvere unilateralmente questi due contratti prima del 3° periodo di rinnovo ⁽⁷⁹⁾. Poiché per il gestore aeroportuale il rinnovo dell'accordo operativo e dell'accordo di assistenza a terra era automatico, la Commissione ritiene che un prudente operatore in un'economia di mercato avrebbe ipotizzato che l'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra sarebbero rimasti in vigore almeno per la durata dell'accordo di commercializzazione, se non di più.
- (337) All'opposto, non sarebbe stato logico ipotizzare un periodo iniziale di tre anni per l'accordo di commercializzazione e un periodo iniziale di un anno per l'accordo operativo, in quanto senza l'attività della compagnia aerea presso l'aeroporto, l'accordo di commercializzazione sarebbe rimasto privo di oggetto. Analogamente, la durata dell'applicazione dell'accordo di assistenza a terra dovrebbe essere allineata alla durata dell'accordo operativo, in quanto i servizi di assistenza a terra sono possibili solo se la compagnia aerea opera nell'aeroporto. Inoltre, come illustrato al considerando (319), la durata dell'accordo di commercializzazione è collegata alla durata dell'accordo operativo e dell'accordo di assistenza a terra.
- (338) La Commissione osserva che il memorandum d'intesa firmato il 25 giugno 2008 costituiva il quadro in cui si definivano i principi generali della cooperazione tra il gestore aeroportuale e Wizz Air. Tali principi sono stati poi specificati in termini operativi nell'accordo di commercializzazione, nell'accordo operativo e nell'accordo di assistenza a terra. Pertanto, la Commissione ritiene che il periodo precedente la firma del protocollo d'intesa, avvenuta il 25 giugno 2008, debba essere considerato come il punto di riferimento ex ante ai fini dell'analisi della redditività.
- (339) L'accordo operativo e l'accordo di assistenza a terra sono stati entrambi modificati il 25 giugno 2010 da un nuovo sistema di sconti, concordato tra Wizz Air e il gestore aeroportuale, che copriva il periodo fino al 6 febbraio 2011 (gli «accordi di modifica del 2010»). Questo nuovo sistema di sconti corrisponde all'AIP del 2010. In considerazione delle modifiche così apportate ai termini dei due accordi, la Commissione applicherà separatamente il MEOP agli accordi di modifica del 2010 per valutare se un operatore in un'economia di mercato avrebbe stipulato gli accordi di modifica. La seguente valutazione distinguerà quindi l'analisi della redditività per il periodo iniziale degli accordi del 2008 dall'analisi della redditività degli accordi di modifica del 2010.

⁽⁷⁸⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punti 59 e 61.

⁽⁷⁹⁾ Se non per i motivi standard di inadempienza contrattuale.



9.1.4.5. Analisi della redditività degli accordi del 2008

Valutazione dei costi e delle entrate incrementalі degli accordi del 2008

- (340) Gli accordi del 2008 sono stati negoziati individualmente e si applicavano solo alle due parti contraenti. Non si trattava di un sistema globale di diritti aeroportuali applicato a tutte le compagnie aeree che utilizzavano l'aeroporto ⁽⁸⁰⁾. I costi e le entrate pertinenti, incrementalі rispetto agli accordi del 2008, sono quelli che il gestore aeroportuale prevedeva di sostenere a causa dell'attività di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara.
- (341) La questione fondamentale è verificare se le entrate incrementalі derivanti dall'attività della compagnia aerea superassero i costi incrementalі. Pertanto, gli investimenti effettuati nell'aeroporto prima degli accordi, nonché i costi fissi di esercizio, non sono pertinenti.
- (342) Le entrate incrementalі che un investitore privato poteva ragionevolmente attendersi dagli accordi del 2008 derivavano da entrate aeronautiche supplementari prodotte dai diritti aeroportuali pagati da Wizz Air e da altre entrate non aeronautiche prodotte, ad esempio, da parcheggi auto, negozi in franchising o negozi gestiti direttamente.
- (343) In questo caso i costi incrementalі sono i costi di esercizio, i costi di commercializzazione e tutti i costi d'investimento imputabili alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara.

Analisi ex ante della redditività fornita dalla Romania per gli accordi del 2008

- (344) Su richiesta della Commissione, il 9 dicembre 2014 la Romania ha presentato un'analisi ex ante della redditività ricostruita ex post sulla base dei dati disponibili prima di stipulare gli accordi del 2008 con Wizz Air. L'analisi conteneva una panoramica delle entrate incrementalі prevedibili al momento della stipula degli accordi.
- (345) Si stima che gli accordi del 2008 abbiano generato le seguenti entrate:

Tabella 12: Entrate generate tramite gli accordi del 2008, stimate ex ante (escluso l'accordo di commercializzazione)

Anno (1)	Numero di passeggeri (dati stimati) (2)	Entrate aeronautiche per passeggero di Wizz Air (EUR) (3)	Entrate non aeronautiche per passeggero (EUR) (4)	Entrate aeronautiche (EUR) (5)=(2)x(3)	Entrate non aeronautiche (EUR) (6)=(2)x(4)	Entrate totali (stimate) (EUR) (5)+(6)
2009	200 000	12	2,50	2 400 000	500 000	2 900 000
2010	300 000	12	2,50	3 600 000	750 000	4 350 000
2011	350 000	12	2,50	4 200 000	875 000	5 075 000

- (346) L'analisi utilizza le previsioni di Wizz Air sul numero di passeggeri da trasportare nel 2009, 2010 e 2011.
- (347) Le entrate aeronautiche per passeggero in partenza sono state calcolate come indica la tabella 13. Le entrate aeronautiche per passeggero Wizz Air sono state calcolate dividendo per 2 l'entrata aeronautica per passeggero Wizz Air in partenza (circa 24 EUR), dato che solo metà dei passeggeri di Wizz Air era formata da passeggeri in partenza. I costi unitari rappresentano il totale dei diritti (ossia senza sconti), come indicato nell'accordo operativo e nell'accordo di assistenza a terra.

⁽⁸⁰⁾ Orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, punto 63.

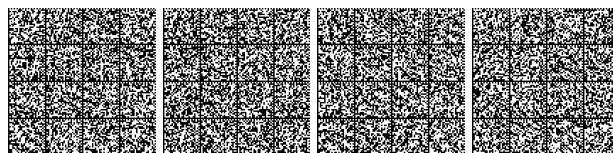


Tabella 13: Entrate aeronautiche per volo e per passeggero Wizz Air in partenza

		MTOW	72
		Capacità	180
		Fattore di riempimento	82 %
	Unità di misura	Diritto fisso (EUR)	Per volo (EUR)
Diritti di atterraggio	MTOW	7	504
Diritti di parcheggio	MTOW	0,15	10,80
Diritti di illuminazione	MTOW	2,10	151,20
Diritti di assistenza sulla rampa	Volo	150	150
Diritti per passeggero imbarcato	Passeggeri in partenza	8	1 180,80
Diritti per la sicurezza	Passeggeri in partenza	10	1 476
Diritti per passeggeri con mobilità ridotta	Passeggeri in partenza	0,20	29,52
Totale per volo	Volo		3 502,32
Totale per passeggeri in partenza	Passeggeri in partenza		23,73

(348) Secondo la Romania, sulla base dell'esperienza maturata dall'aeroporto negli anni precedenti le entrate non aeronautiche rappresentavano solo il 15-20 % delle entrate totali del gestore aeroportuale, ossia 2,5 EUR di entrate non aeronautiche per passeggero. Tale importo è stato ipotizzato anche per il passeggero di Wizz Air (come indicato nella colonna 4 della tabella 12).

(349) Allorché sono stati inclusi nelle stime i pagamenti per la commercializzazione indicati nell'accordo di commercializzazione, si sono previste le seguenti entrate. La Romania ha incluso nella tabella i pagamenti per la commercializzazione come «investimenti per la commercializzazione dell'aeroporto».

Tabella 14: Stima ex ante delle entrate nette generate dagli accordi del 2008 (compreso l'accordo di commercializzazione)

Anno	Numero di passeggeri/anno	Numero di passeggeri imbarcati all'anno (2)/2	Entrate aeronautiche per passeggero imbarcato (EUR)	Entrate non aeronautiche per passeggero (EUR)	Tariffa trattenuta dal gestore aeroportuale per passeggero imbarcato (EUR)	Importo trattenuto dall'aeroporto (3) x (7) (EUR)	Entrate aeronautiche (2)x (4) (EUR)	Costi di commercializzazione dell'aeroporto (8) – (7) (EUR)	Entrate non aeronautiche (2)x (5) (EUR)	Entrate finali dell'aeroporto (7) + (10) (EUR)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
2009	200 000	100 000	12	2,5	5	500 000	2 400 000	1 900 000	500 000	1 000 000
2 010	300 000	150 000	12	2,5	4	600 000	3 600 000	3 000 000	750 000	1 350 000
2 011	350 000	175 000	12	2,5	4	700 000	4 200 000	3 500 000	875 000	1 575 000

(350) L'importo trattenuto dal gestore aeroportuale per passeggero imbarcato (colonna 6 della tabella 14) è stato calcolato sulla base dell'accordo di commercializzazione. L'accordo di commercializzazione prevedeva che il gestore aeroportuale ⁽⁸¹⁾ trattenesse un importo che dipendeva dal numero mensile di passeggeri garantiti da Wizz Air da e per l'aeroporto, come illustra la tabella seguente.

⁽⁸¹⁾ La metodologia dell'importo trattenuto è utilizzata per calcolare i pagamenti per la commercializzazione in relazione ai diritti aeroportuali.

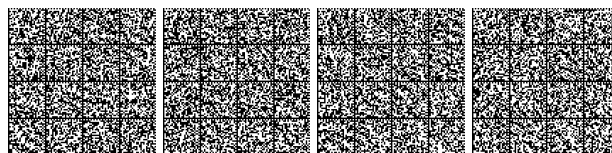


Tabella 15 Importo trattenuto per passeggero in partenza

Numero mensile di passeggeri (in partenza e in arrivo) garantiti da Wizz Air da e per l'aeroporto			Importo trattenuto per passeggero in partenza in EUR
0	-	5 349	8
5 350	-	10 690	6
10 691	-	15 999	5
16 000	-	31 999	4
> 32 000			3,50

- (351) Alla luce del numero stimato di passeggeri Wizz Air all'anno (200 000 nel 2009, 300 000 nel 2010 e 350 000 nel 2011) si valutava che il numero mensile di passeggeri Wizz Air sarebbe stato di 16 666 nel 2009, 25 000 nel 2010 e 29 166 nel 2011. Su tale base, si prevedeva che il gestore aeroportuale trattenesse 5 EUR per passeggero imbarcato nel 2009 e 4 EUR nel 2010 e nel 2011.
- (352) L'analisi presentata dalla Romania non comprende il calcolo dei costi incrementali. Secondo le autorità rumene, i costi aeroportuali sono per la maggior parte costi fissi (circa l'80 %). Inoltre, si era stimato che i costi aeroportuali rimanessero costanti o subissero solo lievi modifiche dovute al maggior consumo di carburante e di energia e forse all'usura fisica delle attrezzature connesse all'attività di Wizz Air presso l'aeroporto. Secondo la Romania non si prevedevano altri costi aggiuntivi associati alle attrezzature, ai materiali o alle infrastrutture, poiché l'attività di Wizz Air avrebbe sfruttato beni e infrastrutture esistenti negli intervalli di tempo in cui questi non venivano utilizzati. L'attività dell'aeroporto internazionale di Timișoara si concentrava sulle operazioni di Carpatair, che avevano luogo solo in determinati periodi di tempo nel corso della giornata. Per ragioni analoghe non si prevedevano costi aggiuntivi per il personale. Secondo la Romania, a Wizz Air non erano stati imputati costi di investimento, poiché tutti gli investimenti nell'aeroporto erano stati programmati prima dell'inizio dei negoziati con Wizz Air. Di conseguenza, secondo l'analisi, data l'elevata percentuale di costi fissi, il gestore aeroportuale avrebbe fruito di una maggiore redditività grazie all'incremento del volume di passeggeri, pur applicando tariffe ridotte.
- (353) A parere della Commissione l'approccio concernente il numero di passeggeri stimato è ragionevole, poiché è coerente con il piano di sviluppo. Tale piano prevedeva un incremento di 244 348 passeggeri dal 2008 al 2009. Dato che l'accordo operativo di Wizz Air era entrato in vigore l'11 dicembre 2008, si può affermare che, nell'ambito dell'aumento di 244 348 passeggeri previsto nel piano di sviluppo, 200 000 passeggeri circa sono stati portati da Wizz Air. Il piano di sviluppo ha inoltre stimato un incremento del traffico passeggeri di 253 423 unità tra il 2009 e il 2010 e di 215 973 unità tra il 2010 e il 2011. L'aumento di passeggeri Wizz Air (100 000 unità dal 2009 al 2010 e 50 000 dal 2010 al 2011), previsto nell'analisi ex ante della Romania, sembra ragionevole.
- (354) A giudizio della Commissione le entrate aeronautiche sono sovrastimate, in quanto non sono stati presi in considerazione gli sconti sui diritti aeroportuali previsti nell'accordo operativo. Nondimeno, a causa della formula con cui è stato calcolato il pagamento per la commercializzazione, le minori entrate aeronautiche avrebbero determinato minori pagamenti per la commercializzazione per lo stesso importo⁽⁸²⁾. Di conseguenza, le entrate e i costi diminuirebbero dello stesso importo e non inciderebbero sulla redditività.
- (355) La Commissione tuttavia ritiene che l'analisi ex ante ricostruita ex post della Romania presenti le seguenti carenze:

⁽⁸²⁾ Ad esempio, se le entrate aeronautiche per passeggero in partenza fossero di 20 EUR anziché di 24 EUR, le entrate aeronautiche totali diminuirebbero di 400 000 EUR, ossia ammonterebbero a 2 milioni di EUR. Il pagamento per la commercializzazione sarebbe quindi di 1 500 000 EUR (2 milioni di EUR di entrate aeronautiche meno 500 000 EUR di importo trattenuto dal gestore aeroportuale). In tale situazione, il pagamento per la commercializzazione è quindi inferiore di 400 000 EUR di quanto sarebbe se si applicasse un diritto per passeggero di 24 EUR.



- a) I diritti per la sicurezza ⁽⁸³⁾ sono inclusi interamente tra le entrate aeronautiche dell'aeroporto. Questi diritti si sarebbero dovuti escludere interamente, poiché finanziano attività non economiche ⁽⁸⁴⁾, oppure si sarebbero dovuti inserire tra le entrate aeronautiche calcolando però tra i costi i corrispondenti costi per la sicurezza (l'inclusione di diritti e costi per la sicurezza non avrebbe pertanto influito sulla redditività) ⁽⁸⁵⁾.
- b) L'analisi non contiene calcoli dei costi di esercizio incrementali, ma segnala che il gestore aeroportuale dovrà sostenere alcuni costi di esercizio aggiuntivi (anche se modesti) associati alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara (considerando 352).
- c) L'analisi non indica né un valore attuale netto né un tasso di attualizzazione.
- (356) Sulla base delle considerazioni appena esposte, la Commissione ritiene che l'analisi ex ante della redditività, ricostruita ex post dalla Romania, non dimostri la conformità degli accordi del 2008 al MEOP.

Analisi ex ante della redditività effettuata da Oxera per gli accordi del 2008

- (357) Wizz Air ha presentato una relazione preparata da Oxera datata 10 febbraio 2015 (insieme alla modifica successiva la «relazione di Oxera») che valuta la redditività prevista degli accordi del 2008 con Wizz Air, ricostruendola ex post sulla base dei dati che sarebbero stati disponibili al momento della firma degli accordi. La relazione di Oxera, intitolata «Economic MEOP assessment: Timișoara airport. Profitability analysis» (Valutazione economica MEOP: l'aeroporto di Timișoara. Analisi della redditività), si basa su dati tratti dall'analisi presentata dalla Romania (considerando 344) integrati da dati supplementari forniti dal gestore aeroportuale a Oxera.
- (358) L'arco temporale degli accordi del 2008 preso in considerazione è di tre anni, ossia quello inizialmente previsto dall'accordo di commercializzazione senza la possibile proroga.
- (359) Il 14 maggio 2015 Oxera ha ripresentato i calcoli della redditività prevista per rettificare un problema di dati riscontrato nella relazione del 10 febbraio 2015. La rettifica riguardava una sovrastima dei costi totali degli investimenti derivante da un doppio conteggio dell'investimento finanziato dallo Stato nella presentazione iniziale. Questo problema di dati ha esercitato un impatto sulla redditività prevista degli accordi del 2008, che originariamente era stata sottostimata.
- (360) In base alla relazione di Oxera rettificata, i risultati dei costi, delle entrate e dei profitti incrementali che si sarebbero potuti prevedere all'epoca della firma degli accordi del 2008 sono sintetizzati di seguito nella successiva tabella 16. Oxera conclude che gli accordi del 2008 avrebbero prevedibilmente presentato un valore attuale netto («VAN») di 7,62 milioni di RON.

⁽⁸³⁾ Ai sensi del punto 35 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, le attività necessarie alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita e gli investimenti nelle infrastrutture e nelle attrezzature necessarie per lo svolgimento di tali attività, sono generalmente considerate di carattere non economico e non rientrano nella sfera di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato.

⁽⁸⁴⁾ Da quanto risulta alla Commissione, secondo l'ordinanza del ministero dei Trasporti n. 2190/2005 i diritti per la sicurezza coprono esclusivamente gli investimenti, i lavori di manutenzione e le attrezzature direttamente collegati alla sicurezza. Nella misura in cui i diritti finanziano anche infrastrutture o attrezzature utilizzate pure a fini commerciali (e sono quindi inerenti all'attività economica dell'aeroporto), l'esclusione totale dei diritti dal calcolo sarebbe una misura prudenziale che porterebbe a sottostimare le entrate. Ciò comporterebbe tuttavia un aumento di pari importo dei pagamenti per la commercializzazione e non vi sarebbero pertanto effetti sul calcolo della redditività.

⁽⁸⁵⁾ L'ordinanza n. 2190/2005 del ministero dei Trasporti sull'utilizzo dei diritti per la sicurezza dell'aeroporto, in vigore al momento della firma dell'accordo, prevedeva che i diritti per la sicurezza fossero utilizzati esclusivamente per i) effettuare investimenti, riparazioni di grande entità e lavori di manutenzione per qualsiasi elemento direttamente connesso alla sicurezza dell'attività dell'aeroporto; ii) acquistare attrezzature da utilizzare per la sicurezza dell'attività dell'aeroporto; iii) svolgere formazione specifica del personale addetto alla sicurezza aeroportuale; iv) finanziare i servizi di vigilanza per il perimetro aeroportuale e altri servizi finalizzati alla sicurezza aeroportuale; v) pagare eventuali tassi di interesse, premi assicurativi e altre spese relative a prestiti contratti per finanziare le attività sopra illustrate.

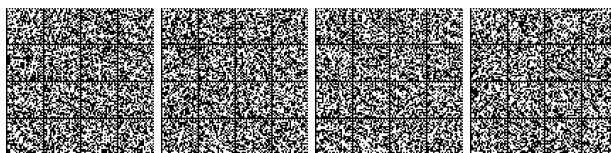


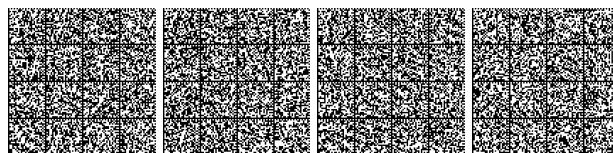
Tabella 16: Previsione di Oxera relativa a entrate incremental, costi incremental e profitti incremental attesi dagli accordi del 2008

(in migliaia di RON)		2008	2009	2010	2011
Numero di passeggeri in partenza con Wizz Air	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Entrate aeronautiche	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Entrate non aeronautiche	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Entrate incremental totali	$[D] = [B] + [C]$	367	6 649	10 066	11 201
Costi di esercizio	[E]	47	879	1 367	1 558
Costi di commercializzazione	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Ammortamento	[G]	9	171	617	688
Costi totali incremental	$[H] = [E] + [F] + [G]$	222	4 006	6 394	7 099
Profitti incremental	$[I] = [D] - [H]$	146	2 643	3 671	4 102
Fattore di attualizzazione		1,0	0,8	0,7	0,6
VAN		7,620			

(361) I risultati illustrati nella tabella 16 si basano sulle seguenti considerazioni:

- Poiché gli accordi del 2008 non contengono previsioni sul traffico, le previsioni del traffico di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara per gli anni 2009, 2010 e 2011 si fondano sulle previsioni di Wizz Air contenute nell'analisi ex ante fornita dalla Romania. Le previsioni di traffico per il 2008 sono state ricavate dal livello del traffico previsto per il 2009, sottraendo l'incremento annuo del traffico aereo europeo stimato da Eurocontrol (2008) ⁽⁸⁶⁾.
- Le previsioni sulle rotazioni di Wizz Air si basano su informazioni fornite direttamente a Oxera dal gestore aeroportuale. Secondo quanto risulta a Oxera, le stime che essa ha ricevuto dal gestore aeroportuale erano basate sui dati disponibili prima dell'avvio degli accordi del 2008. Queste previsioni ipotizzano un fattore di riempimento del 79-80 % circa (in linea con il fattore di riempimento dell'82 % indicato nell'analisi ex ante fornita dalla Romania).
- Le previsioni delle entrate aeronautiche ipotizzano che diritti e sconti per passeggero in partenza e per rotazione rimangano ai livelli fissati negli accordi del 2008. Gli accordi del 2008 prevedono uno sconto compreso tra il 10 % e il 70 % sui diritti di atterraggio, in funzione del numero annuale di atterraggi, e uno sconto compreso tra il 10 % e il 30 % sui diritti per passeggero, in funzione del numero annuale di passeggeri in partenza. In base ai colloqui con Wizz Air, Oxera ipotizza uno sconto del 50 % sui diritti di atterraggio. Ipotizza inoltre uno sconto del 10 % sui diritti per passeggero. L'analisi non include le tasse di sicurezza: Oxera ritiene che esse non rientrino nell'ambito della valutazione del MEOP, poiché finanziano attività comprese nelle responsabilità che spettano allo Stato nell'esercizio dei suoi poteri ufficiali. Questa valutazione si basa sul punto 35 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014.
- Le previsioni delle entrate non aeronautiche si basano sulle stime delle entrate non aeronautiche per passeggero Wizz Air in partenza incluse nell'analisi ex ante presentata dalla Romania (ossia 2,5 EUR per passeggero Wizz Air). Le stime sono convertite in RON, aumentate del valore dell'inflazione prevista e applicate alle proiezioni di traffico come illustrato nei considerando a) e b).

⁽⁸⁶⁾ Eurocontrol (2008), «Challenges of Growth 2008», Summary report (Le sfide della crescita, relazione di sintesi), pag. 14.



- e) Per quanto riguarda i costi di esercizio incrementali (servizi del personale, energia, materiali), il gestore aeroportuale ritiene che il 20 % circa dei costi di esercizio si possa considerare incrementale, ossia variabile in funzione del numero di passeggeri. La relazione di Oxera stima i costi di esercizio incrementali per passeggero sulla base dei dati sui costi d'esercizio effettivi sostenuti prima della firma di ciascun accordo ⁽⁸⁷⁾, ipotizzando che il 20 % dei costi sia di natura incrementale e aumentandoli del valore dell'inflazione prevista. Tali costi di esercizio incrementali per passeggero si applicano alle proiezioni del traffico di Wizz Air, come illustrato nei considerando a) e b). Sono esclusi i costi per la sicurezza.
- f) La relazione di Oxera stima i costi di commercializzazione incrementali sostenuti dal gestore aeroportuale in base alle disposizioni dell'accordo di commercializzazione e tenendo conto dell'importo dei diritti aeronautici stimati come illustrato alla precedente lettera c).
- (362) Per quanto riguarda i costi di investimento incrementali, sono state formulate le seguenti ipotesi:
- a) In assenza di previsioni sugli investimenti, la relazione di Oxera stima i costi annuali di investimento sulla base degli investimenti effettivi realizzati nell'aeroporto e finanziati sia mediante fondi pubblici che tramite risorse proprie nel periodo 2007-2011.
- b) I finanziamenti pubblici ricevuti dal gestore aeroportuale per l'edificio del terminal e le attrezzature per la sicurezza sono stati esclusi in quanto non considerati attribuibili alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. Secondo la Romania, tali finanziamenti sono stati erogati dallo Stato in relazione all'adesione a Schengen e non sono stati richiesti a seguito delle operazioni di Wizz Air. La relazione non ipotizza investimenti aggiuntivi indotti dall'attività di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara.
- c) L'ammortamento di altri investimenti finanziati dalle risorse proprie del gestore aeroportuale è stato attribuito agli accordi con Wizz Air in base alla quota di traffico prevista per Wizz Air relativamente alla capacità dell'aeroporto.
- d) In sede di calcolo dei costi di ammortamento si è scelto un ammortamento lineare: l'ammortamento annuale è stato cioè calcolato suddividendo uniformemente per ogni anno i costi d'investimento lungo l'intera vita utile del bene ⁽⁸⁸⁾.
- e) Gli utili stimati sono stati attualizzati utilizzando i tassi di riferimento della Commissione, più un margine di 100 punti base, il che comporta un tasso di attualizzazione del 16,87 %.
- (363) Secondo la relazione di Oxera, dal risultato dell'analisi della redditività degli accordi del 2008 emergeva che i diritti pagati da Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timișoara, in base agli accordi del 2008, erano comparabili con il livello di diritti che sarebbe stato offerto a Wizz Air, in circostanze analoghe, da un operatore in un'economia di mercato proprietario di un aeroporto.
- (364) La Commissione ritiene ragionevole la stima del numero di passeggeri contenuta nello studio di Oxera. Queste stime di traffico sembrano coerenti con il traffico previsto dal piano di sviluppo. La relazione di Oxera stima che i passeggeri Wizz Air siano aumentati di 188 826 unità ⁽⁸⁹⁾ dal 2008 al 2009, di 100 000 unità dal 2009 al 2010 ⁽⁹⁰⁾ e di 29 864 unità dal 2010 al 2011 ⁽⁹¹⁾. Il piano di sviluppo prevedeva un aumento di 244 348 passeggeri dal 2008 al 2009, 253 423 passeggeri dal 2009 al 2010 e 215 973 passeggeri dal 2010 al 2011. Di conseguenza, rispetto all'incremento previsto dal piano di sviluppo l'aumento dei passeggeri di Wizz Air stimato nella relazione di Oxera sembra ragionevole e prudente.

⁽⁸⁷⁾ Per il 2008 si è tenuto conto dei dati sui costi sostenuti nell'intero anno. Oxera ha tuttavia confermato che, poiché gli accordi del 2008 sono entrati in vigore solo l'11 dicembre 2008, ciò non ha esercitato un impatto significativo sui risultati dell'analisi. Oxera ha aggiunto che, se i costi di gestione incrementali per la valutazione degli accordi del 2008 fossero invece basati sui costi effettivi d'esercizio sostenuti nel solo 2007, ne scaturirebbe una diminuzione delle stime dei costi di esercizio incrementali (ad esempio 8,0-8,9 RON per passeggero in partenza rispetto a 8,5-9,4 RON per passeggero in partenza) per tutta la durata degli accordi del 2008.

⁽⁸⁸⁾ La Commissione osserva che tale ammortamento lineare non è conforme alla prassi del VAN, e quindi non può essere convalidato.

⁽⁸⁹⁾ Da 5 587 passeggeri in partenza nel 2008 a 100 000 passeggeri in partenza nel 2009, moltiplicati per due per ottenere il numero totale di passeggeri in partenza e in arrivo.

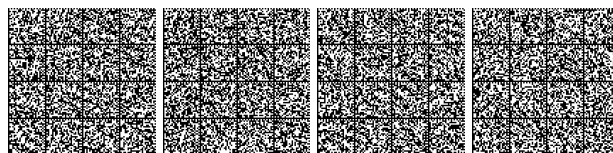
⁽⁹⁰⁾ Da 100 000 passeggeri in partenza nel 2009 a 150 000 passeggeri in partenza nel 2010 moltiplicati per due.

⁽⁹¹⁾ Da 150 000 passeggeri in partenza nel 2010 a 164 932 passeggeri in partenza nel 2011 moltiplicati per due.



- (365) La Commissione ritiene ragionevoli gli sconti ipotizzati per il calcolo delle entrate aeronautiche. L'accordo operativo ha consentito di operare uno sconto del 50 % sui diritti di atterraggio per nuove compagnie aeree o nuove destinazioni o l'aumento delle frequenze da e verso destinazioni esistenti. Dato che Wizz Air stava avviando l'attività presso l'aeroporto internazionale di Timișoara, era ragionevole ipotizzare che avrebbe aperto nuove destinazioni e/o aumentato le frequenze durante il periodo di validità degli accordi del 2008 beneficiando quindi di uno sconto del 50 %.
- (366) La relazione di Oxera ipotizza anche uno sconto del 10 % sui diritti per passeggero per l'intero periodo di validità degli accordi del 2008. Per gli anni 2010 e 2011 l'ipotizzato sconto del 10 % è coerente con lo sconto previsto nell'accordo operativo per il numero stimato di passeggeri Wizz Air imbarcati ogni anno. Per gli anni 2008 e 2009, tuttavia, non si sarebbe dovuto ipotizzare alcuno sconto poiché il numero stimato di passeggeri imbarcati era inferiore a 150 000 all'anno (e lo sconto è applicabile solo al di sopra di questo numero). Lo sconto del 10 % ipotizzato per il 2008 e il 2009 riduce però le entrate di quegli anni e l'approccio si può pertanto considerare prudentiale e quindi accettabile.
- (367) La Commissione concorda altresì con l'esclusione dei diritti per la sicurezza. I diritti per la sicurezza finanziano attività che sono considerate di natura non economica e pertanto non rientrano nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, una delle opzioni descritte al precedente considerando (354). Alla Commissione risulta che, secondo la legislazione rumena, i diritti per la sicurezza finanziano esclusivamente gli investimenti, i lavori di manutenzione e le attrezzature direttamente collegate alla sicurezza. Nella misura in cui tali diritti finanziano anche infrastrutture o attrezzature utilizzate pure a fini commerciali (e sono quindi inerenti all'attività economica dell'aeroporto), l'esclusione dei diritti dal calcolo delle entrate è una misura prudentiale che porta a sottostimare le entrate.
- (368) La Commissione ritiene accettabile la stima delle entrate non aeronautiche incrementalì, che si basa sulla stima ex ante delle entrate non aeronautiche per passeggero formulata dal gestore aeroportuale ed è stata aumentata del valore dell'inflazione prevista.
- (369) La Commissione concorda inoltre con il tasso di attualizzazione utilizzato per il calcolo, in quanto è coerente con gli altri tassi di riferimento della Commissione.
- (370) Per quanto riguarda i costi incrementalì di commercializzazione sostenuti dal gestore aeroportuale, le stime si basano sulle disposizioni dell'accordo di commercializzazione, tenendo conto dell'importo stimato dei diritti aeroportuali. La Commissione le ritiene pertanto accettabili.
- (371) Per quanto riguarda i costi di esercizio incrementalì, la relazione di Oxera si basa sull'ipotesi formulata dalla Romania, secondo la quale l'80 % dei costi di esercizio è rappresentato da costi fissi e solo il 20 % varia in funzione del numero di passeggeri. La Commissione ritiene tale ipotesi ragionevole.⁽⁹²⁾ Oxera stima i costi di esercizio incrementalì utilizzando i dati dei costi di esercizio effettivi per passeggero in partenza sostenuti prima della firma degli accordi del 2008 e aumentati del valore dell'inflazione prevista. I costi di esercizio per passeggero così ottenuti sono poi applicati al numero stimato di passeggeri di Wizz Air. La Commissione ritiene pertanto che l'approccio utilizzato per stimare i costi di esercizio incrementalì sia valido.
- (372) Per quanto riguarda i costi di investimento incrementalì, la Commissione accetta l'ipotesi per cui non erano prevedibili ulteriori investimenti indotti dall'attività di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. Nel memorandum d'intesa, il gestore aeroportuale si era impegnato a:
- i) ampliare il terminal passeggeri per poter gestire fino a tre milioni di passeggeri/anno entro e non oltre il 1° gennaio 2011;
 - ii) innalzare la categoria di atterraggio e decollo dell'aeroporto, portandola alla categoria III in entrambe le direzioni prima della fine del 2009;
 - iii) garantire il numero necessario di parcheggi per i passeggeri;
 - iv) mettere a disposizione un'area di stazionamento aeromobili a partire da febbraio 2009 e altre due o tre aree di stazionamento a partire da ottobre 2009.

⁽⁹²⁾ Secondo la valutazione d'impatto che accompagna gli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014, i costi di esercizio fissi degli aeroporti giungono fino al 90 % e la scala delle operazioni comporta solo variazioni lievi. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, pag. 26.



- (373) Inoltre, l'accordo operativo firmato successivamente prevedeva l'obbligo per il gestore aeroportuale di completare il processo di innalzamento della categoria di atterraggio e decollo dell'aeroporto, raggiungendo prima della fine del 2009 soltanto la categoria II.
- (374) Per quanto riguarda l'impegno di ampliare il terminal passeggeri [considerando 372 (i)], la Commissione osserva che l'ampliamento del terminal è stato deciso in due fasi e il calendario delle decisioni è stato fissato prima della firma del memorandum d'intesa. Il primo ampliamento dell'aeroporto internazionale di Timișoara è stato deciso per la necessità di incrementare la capacità del terminal, dato l'aumento del traffico previsto per gli anni successivi. Tale ampliamento era previsto dal piano di sviluppo elaborato nel marzo 2006 e formalmente approvato dalla decisione governativa n. 1212 del 4 ottobre 2007. La decisione governativa prevedeva di effettuare l'ampliamento del terminal nel periodo 2008-2009. Un secondo ampliamento è stato dettato dalla necessità di rispettare i requisiti di sicurezza Schengen. Secondo le informazioni fornite dalla Romania, lo studio di fattibilità per tale ampliamento è stato avviato nel gennaio 2008 sulla base di un contratto con un consulente a partire dal marzo 2008 ed è stato portato a termine nel giugno 2008, ossia prima della firma del memorandum d'intesa.
- (375) La Commissione osserva che l'accordo operativo ha riesaminato l'impegno assunto nel memorandum d'intesa di innalzare la categoria di atterraggio e decollo dell'aeroporto fino alla categoria III in entrambe le direzioni prima della fine del 2009, con l'impegno di portare a termine l'innalzamento alla categoria II entro la fine del 2009 [considerando 372 (ii) ⁽⁹³⁾]. In base alle informazioni disponibili al pubblico ⁽⁹⁴⁾, l'innalzamento della categoria di atterraggio e decollo dell'aeroporto fino alla categoria III, nella direzione di atterraggio est, è stato effettuato nel 2015 grazie all'ammodernamento del sistema di radionavigazione. Attualmente l'aeroporto internazionale di Timișoara è collocato nella categoria III per la direzione di atterraggio est, e nella categoria II per la direzione di atterraggio ovest. Secondo le informazioni presentate dalla Romania, nel 2008 l'aeroporto è stato innalzato alla categoria II dalla categoria I in una direzione, grazie a un investimento nell'illuminazione dell'aeroporto (l'altra direzione rientrava già nella categoria II). La decisione di investire nel sistema di illuminazione è stata presa con il piano di sviluppo, e lo studio di fattibilità è stato avviato nell'agosto 2007 sulla base di un contratto con decorrenza dal 22 agosto 2007. Nell'ottobre 2008 è stato firmato il contratto per l'acquisto dei dispositivi di illuminazione. Pertanto, la decisione sull'ammodernamento dei dispositivi di illuminazione è stata adottata prima della firma degli accordi del 2008. Sulla base di quanto appena esposto, è ragionevole ipotizzare che l'impegno espresso nell'accordo operativo a portare a termine l'innalzamento alla categoria II entro la fine del 2009 si riferisse all'innalzamento alla categoria II mediante l'installazione dei dispositivi di illuminazione che era già stata decisa.
- (376) Per quanto riguarda l'impegno a garantire il numero necessario di parcheggi per i passeggeri [considerando 372 (iii)], la Commissione osserva che l'investimento in parcheggi è stato effettuato nel 2007 e che non sono stati effettuati altri investimenti in parcheggi dopo la firma del memorandum d'intesa e nel periodo in cui questo era in vigore.
- (377) Per quanto riguarda l'impegno a mettere a disposizione un'area di stazionamento aeromobili a partire da febbraio 2009 e altre due o tre aree di stazionamento a partire da ottobre 2009 [considerando 372 (iv)], i lavori di ampliamento del piazzale aeroportuale sono stati avviati nell'ottobre 2007 e sono continuati nel 2007, 2008 e 2009.
- (378) Di conseguenza, la Commissione ritiene che gli impegni assunti nel memorandum d'intesa e nell'accordo operativo non si siano materializzati oppure siano stati decisi prima della data degli accordi del 2008. Non sono stati effettuati investimenti dovuti alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara.
- (379) La Commissione osserva che la relazione di Oxera include i costi di ammortamento incrementali degli investimenti effettuati dal gestore aeroportuale con risorse proprie sulla base della quota della capacità aeroportuale prevedibilmente detenuta da Wizz Air. Tuttavia come spiegato in precedenza la Commissione ritiene che il gestore aeroportuale non abbia sostenuto costi di investimento indotti dalla presenza della compagnia aerea presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. Di conseguenza, la Commissione ritiene che l'analisi non dovrebbe includere i costi di ammortamento connessi con gli accordi del 2008.
- (380) Sulla base di quanto appena esposto, i costi, le entrate e i profitti incrementali che si sarebbero potuti prevedere all'epoca della firma degli accordi del 2008, ricalcolati dalla Commissione sulla scorta della relazione di Oxera, sono sintetizzati nella tabella 17.

⁽⁹³⁾ Secondo la Romania, l'accordo operativo che ha riveduto l'impegno preso nel memorandum d'intesa prevedeva azioni giuridicamente vincolanti, mentre il memorandum d'intesa ha solo carattere volontario (non erano previste sanzioni).

⁽⁹⁴⁾ Cfr. <https://aerotim.ro/historic-ait>.

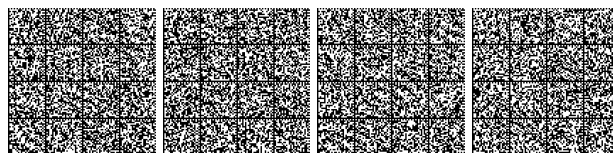


Tabella 17: Previsione di Oxera relativa a entrate incremental, costi incremental e profitti incremental attesi dagli accordi del 2008 — ricalcolati dalla Commissione europea

(in migliaia di RON)		2008	2009	2010	2011
Numero di passeggeri in partenza con Wizz Air	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Entrate aeronautiche	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Entrate non aeronautiche	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Entrate incremental totali	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Costi di esercizio	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Costi di commercializzazione	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Costi totali incremental	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Profitti incremental	[H] = [D] - [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Fattore di attualizzazione		1	0,8	0,7	0,6
VAN		8 786,8			

(381) Per concludere il ragionamento sulla relazione di Oxera ricalcolata dalla Commissione, era prevedibile che gli accordi del 2008 comportassero una redditività incrementale per il gestore aeroportuale.

Analisi ex ante della redditività degli accordi del 2008 presentata da Carpatair

Lo studio Carpatair

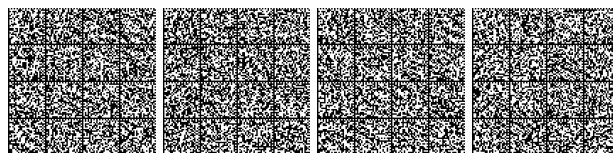
(382) Il 10 novembre 2014 Carpatair ha presentato alla Commissione uno studio contenente il proprio parere sull'analisi ex ante e la valutazione della conformità al MEOP del gestore aeroportuale nel momento in cui era stato stipulato l'accordo con Wizz Air del 25 giugno 2008.

(383) Lo studio presenta uno scenario di base, quello in cui non esisteva un accordo con Wizz Air, e tre scenari che ipotizzano l'esistenza di accordi con Wizz Air (uno scenario ottimistico, uno realistico e uno pessimistico).

(384) Carpatair ipotizza che, in assenza di un impegno della compagnia aerea a continuare la propria attività per un certo periodo di tempo, l'accordo non abbia una durata determinata e perciò la durata più opportuna per l'analisi della redditività è l'orizzonte temporale del piano di sviluppo che copre il periodo fino al 2015. Sulla base di tale considerazione, l'arco di tempo che l'analisi considera nello studio è il 2009-2015.

Tabella 18: Scenario DI BASE: entrate, costi, flussi di cassa

	Anno di riferimento	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Stima	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione
Tasso di crescita		4 %	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %
Passeggeri, compresi	887 630	921 082	1 013 190	1 114 509	1 225 960	1 348 556	1 483 412	1 631 753
Passeggeri origine e destinazione Timișoara	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Passeggeri in trasferimento	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
<u>Passeggeri disaggregati per vettore:</u>								
Carpatair origine e destinazione Timișoara	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Carpatair in trasferimento	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Tarom	144 311	149 750	164 725	181 197	199 317	219 248	241 173	265 291
Lufthansa	46 947	48 716	53 588	58 947	64 841	71 326	78 458	86 304



Austrian Airlines	52 421	54 397	59 836	65 820	72 402	79 642	87 606	96 367
Altri vettori	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
<u>Quota tutto compreso, EUR/passeggero</u>								
Passeggeri origine e destinazione Timișoara	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Passeggeri in trasferimento	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
<i>Nota: I diritti per passeggero origine e destinazione Timișoara comprendono i diritti relativi agli aeromobili (diritti di atterraggio, illuminazione, parcheggi, assistenza) e altre entrate non aeronautiche</i>								
Entrate nette totali, in EUR	8 615 136	8 939 814	9 833 793	10 817 172	11 898 891	13 088 780	14 397 662	15 837 426
<u>Entrate nette disaggregate per vettore:</u>								
Carpatair origine e destinazione Timișoara	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Carpatair in trasferimento	231 449	240 171	264 188	290 607	319 668	351 634	386 798	423 478
Tarom	2 089 450	2 168 195	2 385 014	2 623 515	2 885 867	3 174 454	3 491 900	3 841 089
Lufthansa	679 736	705 353	775 888	853 477	938 825	1 032 708	1 135 979	1 249 576
Austrian Airlines	758 993	787 597	866 357	952 992	1 048 292	1 153 121	1 268 433	1 395 276
Altri vettori	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Costi totali in % delle entrate totali	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Costi totali, EUR	7 065 242	7 331 509	8 064 658	8 871 124	9 758 237	10 734 061	11 807 470	12 988 216
<u>Costi disaggregati per vettore:</u>								
Carpatair origine e destinazione Timișoara	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Carpatair in trasferimento	189 810	196 963	216 660	238 326	262 158	288 374	317 212	348 933
Tarom	1 713 550	1 778 129	1 955 941	2 151 535	2 366 689	2 603 358	2 863 694	3 150 063
Lufthansa	557 449	578 458	636 303	699 934	769 927	846 920	931 612	1 024 773
Austrian Airlines	622 447	645 906	710 496	781 546	859 700	945 670	1 040 238	1 144 261
Altri vettori	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Utile al lordo delle imposte, EUR	1 549 894	1 608 305	1 769 135	1 946 048	2 140 653	2 354 719	2 590 191	2 849 210
CAPEX, EUR	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Scenario del flusso di cassa immutato, EUR	1 549 894	1 608 305	1 769 135	- 3 733 598	2 140 653	2 354 719	2 590 191	2 849 210

(385) Nello scenario di base, ossia «Nessun accordo Wizz Air», l'investimento nel potenziamento dell'NCP (numero di classificazione della pavimentazione) nell'infrastruttura lato volo è stato considerato necessario solo nel 2011 e non sono stati considerati necessari investimenti per aumentare la capacità del terminal (cfr. il considerando 388 per ulteriori spiegazioni).

(386) Per lo scenario di base non è stato utilizzato il tasso di attualizzazione e non è stato calcolato il VAN.

(387) Come spiegato in precedenza, lo studio Carpatair presenta tre scenari per l'ipotesi «Accordo Wizz Air». La Commissione presenterà in modo più dettagliato lo scenario realistico ⁽⁹⁵⁾.

Tabella 19: Scenario realistico «stipulato accordo Wizz Air»: profitti, costi, flussi di cassa

	Anno di riferimento	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Stima	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione	Previsione
Profitti incrementali derivanti da Wizz Air, in EUR	0	- 375 518	- 558 394	- 733 496	- 813 040	- 914 694	- 1 042 962	- 1 194 727
CAPEX incrementale dovuto a Wizz Air, EUR	5 679 646	3 000 000	10 000 000	11 320 354	0	0	0	0

⁽⁹⁵⁾ L'unica differenza fra i tre scenari consiste nel livello delle entrate aeronautiche stimate. Considerando che il 50 % dell'effettivo traffico Carpatair con origine e destinazione all'aeroporto internazionale di Timișoara rischia di passare da Carpatair a Wizz Air, nello scenario realistico lo studio ha ipotizzato che il 50 % di tale traffico passasse da Carpatair a Wizz Air; nello scenario ottimistico si è ipotizzato il 25 % e in quello pessimistico il 75 %.



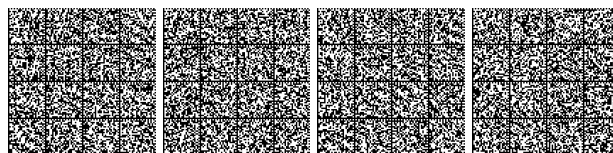
Flusso di cassa incrementale, EUR	- 5 679 646	- 3 375 518	- 10 558 394	- 12 053 850	- 813 040	- 914 694	- 1 042 962	- 1 194 727
Flusso di cassa incrementale, cumulativo	- 5 679 646	- 9 055 164	49 613 558	- 31 667 408	- 32 480 449	- 33 395 142	- 34 438 104	35 632 832
Tasso di rendimento richiesto (costo del capitale)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Fattore di attualizzazione	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Valore attuale, EUR	- 5 679 646	- 3 125 480	- 9 052 121	- 9 568 735	- 597 609	- 622 525	- 657 243	- 697 112
Valore cumulativo attuale	- 5 679 646	- 8 805 126	- 17 857 247	- 27 425 982	- 28 023 591	- 28 646 116	- 29 303 359	30 000 471
	Condizione		Stato					
Valore attuale netto (VAN), EUR	-	0	NON OK					
	30 000 471							
Tasso di rendimento interno (IRR)	# NUM!	>=8 %	NON OK					
Periodo di ammortamento, anni	Mai	< 7 anni	NON OK					
Periodo di ammortamento scontato, anni	Mai	< 7 anni	NON OK					

(388) I risultati illustrati nella tabella 19 si basano sulle seguenti considerazioni:

- Il numero di passeggeri previsto per Wizz Air è stato ipotizzato sulla base di quanto segue:
 - a) Lo studio presenta la previsione del traffico dell'aeroporto tratta dal piano di sviluppo 2005-2015 elaborato nel marzo 2005, nonché le previsioni del traffico aggiornate e incluse nel piano di sviluppo 2005-2015 elaborato nel marzo 2006. Poiché il secondo piano di sviluppo menzionava la possibilità di attrarre compagnie low cost, lo studio di Carpatair ipotizzava che la crescita di traffico supplementare, ipotizzata nel secondo piano di sviluppo rispetto al piano di sviluppo del marzo 2005, dovesse attribuirsi al previsto arrivo di compagnie low cost/Wizz Air.
 - b) Lo studio ipotizza che il 25 % del traffico totale di Carpatair, origine e destinazione, passi a Wizz Air ⁽⁹⁶⁾.
- In base al numero stimato di passeggeri, l'importo trattenuto è stato posto a 4 EUR per passeggero in partenza nel 2009 e a 3,5 EUR per passeggero in partenza dal 2010 al 2015.
- Secondo lo studio, le entrate non aeronautiche ammontavano a 1 EUR per passeggero imbarcato giacché, secondo lo studio, era questo l'importo che l'aeroporto riscuoteva come entrata non aeronautica dagli altri vettori che nel 2007 gestivano destinazioni punto a punto.
- Mentre Carpatair ritiene che tasse di sicurezza si debbano considerare un'entrata da attività non economica e si debbano quindi escludere dalle entrate aeronautiche derivanti da attività economiche, lo studio ipotizza tasse e costi per la sicurezza pari a 2 EUR per passeggero.
- Lo studio ipotizza costi variabili incrementali pari a 70 EUR per movimento per i servizi di base di assistenza agli aeromobili (carburante, materiali di consumo) nonché costi relativi all'elettricità per l'illuminazione.
- Secondo lo studio, per consentire a Wizz Air di operare all'aeroporto internazionale di Timișoara con aeromobili pesanti (MTOW 71 t), l'aeroporto ha dovuto intraprendere, prima dell'inizio dell'attività di Wizz Air, lavori di potenziamento NCP (numero di classificazione della pavimentazione) per la pista, le piste di rullaggio e il piazzale. A giudizio di Carpatair, tali investimenti per i lavori di potenziamento NCP si dovrebbero considerare costi incrementali associati alla presenza di Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timișoara. Infatti, secondo Carpatair, a quell'epoca tutti gli altri vettori aerei operavano all'aeroporto internazionale di Timișoara con aeromobili molto più leggeri che non richiedevano un incremento dell'NCP nell'area lato volo dell'infrastruttura. Secondo Carpatair, una relazione ricevuta dal gestore aeroportuale nel marzo 2007 ⁽⁹⁷⁾ calcolava che l'investimento di potenziamento NCP, necessario per accogliere aeroplani più pesanti, sarebbe stato di 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). Lo studio di Carpatair considera tale importo un costo incrementale dovuto alla presenza di Wizz Air all'aeroporto nel 2008 (in quanto ritiene che tale miglioramento dell'NCP si dovesse effettuare prima dell'inizio dell'attività di Wizz Air).

⁽⁹⁶⁾ Cfr. anche nota a piè di pagina 101.

⁽⁹⁷⁾ Studio IPTANA dell'infrastruttura lato volo dell'aeroporto di Timișoara, 2006.



- Tenuto conto degli impegni assunti nel memorandum d'intesa per aumentare la capacità del terminal a tre milioni di passeggeri l'anno, l'investimento nel terminal è considerato anch'esso un costo incrementale associato alla presenza di Wizz Air (questo investimento è stimato in tre milioni di EUR nel 2009, 10 milioni di EUR nel 2010 e 17 milioni di EUR nel 2011). Secondo lo studio, le stime relative alla spesa in conto capitale per la costruzione del terminal passeggeri si basano sulla decisione governativa 1212/2007, del 4 ottobre 2007, che approva il piano di sviluppo strategico dell'aeroporto del marzo 2006.
- Si è ipotizzato un tasso di attualizzazione pari all'8 % ⁽⁹⁸⁾.

(389) Sulla base di queste considerazioni, il VAN nell'arco di sette anni è stato stimato a - 30 000 471 EUR ⁽⁹⁹⁾. Pertanto, lo studio ha riscontrato che, sulla base di uno scenario realistico, l'accordo con Wizz Air non era redditizio e quindi non era conforme al MEOP ⁽¹⁰⁰⁾.

Valutazione della Commissione sullo studio di Carpatair

(390) A giudizio della Commissione lo studio di Carpatair si basa su una serie di ipotesi che non sembrano ragionevoli, tra cui le seguenti:

- Per le ragioni esposte al considerando (335), la Commissione ritiene che il quadro temporale per valutare l'analisi della redditività dovrebbe limitarsi alla durata iniziale degli accordi del 2008 e pertanto, dovrebbe essere inferiore a sette anni. Inoltre, il periodo 2009-2015 utilizzato nello studio Carpatair si basa, asseritamente, sul piano di sviluppo che, tuttavia, copriva l'intero periodo 2006-2015. Il periodo di tempo preso in considerazione nello studio appare quindi arbitrario e non riflette né la durata del piano di sviluppo né la durata degli accordi del 2008.
- Per il numero di passeggeri di Wizz Air si ipotizza un aumento di 292 590 unità tra il 2009 e il 2010 nello scenario realistico, di 276 743 unità nello scenario pessimistico e di 300 513 unità nello scenario ottimistico. Tali aumenti per il traffico aereo Wizz Air sono maggiori dell'incremento del traffico complessivo dell'aeroporto previsto nel piano di sviluppo del marzo 2006 (ossia un aumento di 253 423 passeggeri tra il 2009 e il 2010). Lo studio sembra suggerire che tale aumento dipenda in parte dal trasferimento dei passeggeri di Carpatair a Wizz Air su rotte concorrenti. In tutti e tre gli scenari, tuttavia, l'aumento complessivo del numero stimato di passeggeri dell'aeroporto internazionale di Timișoara ammonta a 359 490 unità dal 2009 al 2010, ossia una cifra superiore all'aumento previsto nel piano di sviluppo per il traffico complessivo dell'aeroporto internazionale di Timișoara (che, come si è già detto, era di 253 423 passeggeri). Inoltre, la Commissione osserva che il piano di sviluppo prevedeva come principale stimolo per l'incremento del traffico un'influenza positiva dell'adesione della Romania all'UE nel 2007. La Commissione dubita pertanto che l'aumento delle previsioni di traffico indicato nell'originario piano di sviluppo del marzo 2005, rispetto al piano di sviluppo del marzo 2006, si possa attribuire interamente a compagnie aeree low cost o a Wizz Air in particolare. Di conseguenza, la Commissione ritiene che questa ipotesi metta in dubbio l'affidabilità dei calcoli inclusi nello studio.
- L'ipotesi di base dello studio si riferisce alla stima delle parti dei costi di investimento eventualmente imputabili a Wizz Air. Tale ipotesi è fondamentale per il calcolo complessivo della redditività dell'accordo in questione. Per i motivi illustrati ai considerando da (372) a (378), la Commissione ritiene che non si debbano imputare costi di investimento incrementali alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. Pertanto, l'approccio utilizzato nello studio, per cui gli investimenti nell'edificio del nuovo terminal e nel potenziamento dell'NCP nell'infrastruttura lato volo si devono considerare costi incrementali, non è accettabile. Inoltre, la Romania ha affermato che anche la compagnia aerea TAROM utilizzava aeromobili con un MTOW superiore a 70 tonnellate. Pertanto, l'ipotesi con cui lo studio imputa a Wizz Air gli investimenti per il potenziamento dell'NCP della pista, della pista di rullaggio e del piazzale non sembra ragionevole.

⁽⁹⁸⁾ Secondo lo studio, il costo medio del capitale nel settore delle compagnie aeree nel periodo 2002-2009 oscillava tra il 7 e il 10 %.

⁽⁹⁹⁾ Il VAN è stato stimato a - 32 061 035 EUR per lo scenario pessimistico e a - 25 879 341 EUR per lo scenario ottimistico.

⁽¹⁰⁰⁾ Dato che l'accordo con Wizz Air è stato giudicato ex ante non redditizio, lo studio Carpatair ha considerato un'alternativa a tale accordo, ossia uno scenario in cui a Wizz Air venisse concesso un aiuto di avviamento per l'avvio di nuove rotte (sulla base degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2005). Questo scenario ipotizzava, tra l'altro, che il sostegno alla commercializzazione fosse concesso solo per nuove rotte per tre anni, che nessun passeggero passasse da Carpatair a Wizz Air e che la necessaria spesa in conto capitale fosse notevolmente inferiore. In base a queste ipotesi, per lo scenario di aiuti all'avviamento, lo studio ha calcolato un VAN di 1 977 176 nell'arco di sette anni.



- (391) Inoltre, la Commissione rileva che nello studio i flussi di cassa incrementali sono calcolati come differenza tra il flusso di cassa dello scenario di base e i flussi di cassa dei tre scenari che ipotizzano un accordo con Wizz Air. Lo studio però non calcola il flusso di cassa incrementale in questo modo, e ciascuno scenario in cui si ipotizza un accordo di Wizz Air contiene un proprio calcolo dei flussi di cassa incrementali (senza fare riferimento allo scenario di base). Ciò suscita ulteriori dubbi sulle conclusioni cui lo studio giunge sulla base dei dati.
- (392) La Commissione ritiene pertanto che l'analisi ex ante della redditività presentata da Carpatair non si possa utilizzare come prova della non conformità al MEOP degli accordi del 2008.

Studi ex post della redditività per gli accordi del 2008

- (393) La redditività prevista degli accordi del 2008 con Wizz Air è supportata da studi ex post presentati alla Commissione da:
- Oxera
 - Politecnico di Timișoara e
 - RBB
- (394) La Commissione fornirà qui di seguito una breve descrizione di questi studi ex post come prova complementare dei risultati degli studi ex ante. Tuttavia, l'analisi ex ante della redditività rimane l'elemento di prova decisivo nella valutazione della Commissione sul rispetto del MEOP.

Oxera

- (395) Il 27 ottobre 2011 Oxera ha presentato una relazione ex post preparata per Wizz Air. In relazione agli accordi del 2008, la relazione di Oxera ha calcolato costi ed entrate incrementali come segue:

Tabella 20: Entrate per passeggeri in partenza Wizz Air 2008-2010 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Entrate aeronautiche¹			
Diritti di atterraggio ²	2,50	2,00	2,00
Diritti di assistenza ²	0,99	0,99	0,99
Diritti per passeggero imbarcato	8,00	6,40	5,04
Diritti per persona a mobilità ridotta	0,20	0,20	0,20
Diritti per la sicurezza	10,00	10,00	10,00
Entrate non aeronautiche	0,78	1,16	1,74
Totale delle entrate	22,47	20,75	20,70

Nota: ¹Le entrate aeronautiche sono indicate al netto di sconti e rimborsi dei diritti e al lordo dei pagamenti per la commercializzazione. Si ipotizza che il 50 % delle entrate provenienti dai diritti di atterraggio sia soggetto agli sconti previsti dall'AIP. ² Le entrate aeronautiche derivanti da diritti correlati ai movimenti del traffico aereo o al peso (ossia diritti di atterraggio e di assistenza a terra) sono state stimate sulla base dei numeri di passeggeri effettivi e ipotizzando l'uso di un aeromobile Airbus A320-200 con un MTOW di 72 tonnellate e una capacità di 180 posti, con un fattore di riempimento dell'84 %. Si tratta del fattore di riempimento medio di Wizz Air nel 2010 (per ulteriori dettagli cfr. http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Fonte: Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

Tabella 21: Costi previsti associati agli accordi del 2008 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Costi di esercizio			
Personale	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiali	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Servizi e altre spese operative	1,65	1,65	1,65



Costi di commercializzazione	13,70	15,59	14,95
Costi di investimento	0,89	0,87	2,06
Costo totale	18,04	19,92	20,47

Fonte: Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

(396) I risultati illustrati nella tabella 20 e tabella 21 si basano sulle seguenti considerazioni:

- Le entrate aeronautiche sono stimate sulla base di un approccio misto ex post ed ex ante. Le stime si fondano sul numero effettivo di passeggeri e rotazioni di Wizz Air (prospettiva ex post). Gli sconti sono stimati con un approccio ex ante. Per le entrate aeronautiche si ipotizza uno sconto del 25 % sui diritti di atterraggio ⁽¹⁰¹⁾ e uno sconto del 20 % sui diritti per passeggero imbarcato nel 2009, e uno sconto del 30 % nel 2010 (per il 2008 non si è ipotizzato alcuno sconto sui diritti di atterraggio, a causa del ridotto numero di rotazioni effettuate da Wizz Air in quell'anno). I diritti di illuminazione e i diritti di parcheggio per l'aeromobile sono esclusi dal momento che Oxera non ritiene possibile stabilire in che misura un investitore privato avrebbe potuto tenere conto delle entrate derivanti da questi due tipi di diritti. Sono inclusi i diritti per la sicurezza.
- È stato adottato un approccio ex ante per stimare le entrate non aeronautiche (relative per esempio a parcheggio, noleggio di automobili, ristoranti). Per il primo anno, ossia il 2008, si è ipotizzato che queste entrate fossero sostanzialmente equivalenti alle entrate non aeronautiche derivanti da compagnie aeree ⁽¹⁰²⁾ diverse da Wizz Air nello stesso anno (vale a dire circa 0,78 EUR per passeggero in partenza). Per il 2009 e il 2010 si è ipotizzato che le entrate non aeronautiche per passeggero crescessero del 50 % all'anno, in linea con l'aumento effettivo delle entrate non aeronautiche registrato dall'aeroporto nel 2008.
- Per quanto riguarda i costi di esercizio incrementali, i costi che variano in funzione del numero di passeggeri ⁽¹⁰³⁾ (costo del personale, dell'energia, dei materiali e costi dei servizi acquistati e altre spese di esercizio) sono stati imputati a Wizz Air in proporzione alla quota di passeggeri in partenza della compagnia aerea. Secondo Oxera, i costi per la sicurezza sono inclusi nei costi di esercizio incrementali. Il calcolo si basa sui dati relativi ai costi di esercizio sostenuti ed è quindi effettuato ex post.
- I pagamenti per la commercializzazione sono stati calcolati in base all'accordo di commercializzazione, che si fondava sul numero effettivo di passeggeri di Wizz Air, e tenendo conto dell'importo dei diritti aeroportuali, stimato come si è detto in precedenza.
- È stato adottato un approccio ex post per il calcolo dei costi incrementali degli investimenti, sulla base dei dati di investimento forniti dall'aeroporto per il periodo 2007-2010. Gli investimenti finanziati dallo Stato per l'edificio del terminal e per le attrezzature per la sicurezza non sono stati imputati a Wizz Air. Secondo Oxera, si trattava di costi che sarebbero stati sostenuti indipendentemente dalla presenza di Wizz Air, in quanto erano dovuti all'obbligo della Romania di soddisfare i requisiti per l'adesione allo spazio Schengen. I costi di ammortamento degli investimenti finanziati tramite risorse proprie dell'aeroporto sono stati presi in considerazione e sono stati imputati in misura proporzionale alla quota di passeggeri di Wizz Air rispetto alla capacità passeggeri dell'aeroporto. Si è stimato che la capacità passeggeri fosse equivalente al numero massimo di passeggeri movimentato nell'aeroporto nel periodo 2007-2010, in quanto il gestore aeroportuale aveva dichiarato a Oxera che, al momento dello studio (ottobre 2011), l'aeroporto internazionale di Timișoara operava a pieno regime in relazione ai movimenti del traffico aereo.

(397) Sulla base dei costi e delle entrate menzionati, Oxera ha rilevato la redditività incrementale degli accordi del 2008. I profitti per passeggero (ossia il contributo incrementale per passeggero, calcolato come la differenza tra le stime di entrate e costi incrementali) sono indicati nella tabella 22.

⁽¹⁰¹⁾ Secondo Oxera, ciò equivale a ipotizzare che il 50 % del traffico di Wizz Air si riferisca a nuove rotte e pertanto fruisca di uno sconto del 50 % sui diritti di atterraggio, mentre per il restante 50 % del traffico si applicano per intero i diritti di atterraggio.

⁽¹⁰²⁾ Austrian Airlines, Carpatair, Deutsche Lufthansa, Tarom.

⁽¹⁰³⁾ Oxera ha utilizzato l'analisi di regressione per determinare da un lato la parte dei costi che potrebbe essere considerata fissa in relazione alle variazioni del numero di passeggeri, e dall'altro la parte dei costi variabili.

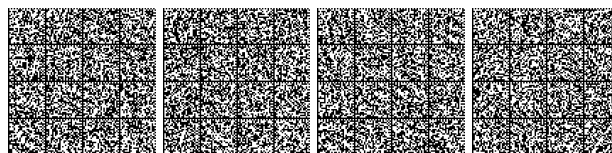


Tabella 22: Contributo incrementale associato agli accordi del 2008 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Entrate incrementalі medie per passeggero in partenza	22,47	20,75	20,70
Costo incrementale medio per passeggero in partenza	18,04	19,92	20,47
Contributo incrementale per passeggero in partenza	4,43	0,84	0,23
Contributo incrementale totale	19 404	107 198	37 833

Fonte: Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

- (398) Sulla base dei calcoli di cui sopra, Oxera ha rilevato che gli accordi del 2008 registrano un VAN positivo di 145 249 EUR nel triennio degli accordi del 2008, tenendo conto di un tasso di attualizzazione del 12,02 %.
- (399) La Commissione rileva che la valutazione ex post della redditività effettuata da Oxera mescola dati ex ante e dati ex post per il calcolo delle entrate incrementalі, mentre i costi incrementalі sono calcolati interamente ex post.
- (400) La Commissione rileva che sono inclusi sia i diritti sia i costi per la sicurezza e ipotizza che ciò non incida sul calcolo complessivo della redditività.
- (401) Per quanto riguarda le entrate aeronautiche, la Commissione osserva che i diritti di illuminazione e di parcheggio (pari rispettivamente a 2,10 EUR per tonnellata di MTOW per uso e a 0,15 EUR per tonnellata di MTOW per uso) sono esclusi dai calcoli, il che rappresenta un approccio prudentiale. Inoltre, lo sconto del 20 % ipotizzato per i diritti per passeggero imbarcato nel 2009 e lo sconto del 30 % relativo al 2010 sembrano sovrastimati in quanto ipotizzerebbero un numero di passeggeri imbarcati superiore a 300 000 nel 2009 e a 500 000 nel 2010: dati che non corrispondono a quelli effettivi dei passeggeri di Wizz Air. La Commissione ritiene che, sulla base dei dati effettivi dei passeggeri di Wizz Air, per il 2008 e per il 2009 non si dovrebbero ipotizzare sconti sui diritti per passeggero, mentre per il 2010 si dovrebbe ipotizzare solo un tasso di attualizzazione del 10 %. La Commissione osserva però che, sulla base della formula utilizzata nell'accordo di commercializzazione, la rettifica dei diritti aeroportuali (per tenere conto dei diritti di illuminazione e di parcheggio e correggere il tasso di attualizzazione ipotizzabile per i diritti per passeggero) comporterebbe una corrispondente rettifica dello stesso importo nei pagamenti per la commercializzazione: pertanto la redditività complessiva non ne risentirebbe.
- (402) Per quanto riguarda i costi:
- a) La Commissione ritiene ragionevole il metodo di calcolo dei costi di esercizio incrementalі, sulla base dei dati effettivi disponibili prima della firma degli accordi del 2008.
 - b) La Commissione osserva che lo studio include i costi di ammortamento incrementalі degli investimenti effettuati dal gestore aeroportuale con risorse proprie sulla base della quota della capacità aeroportuale prevedibilmente detenuta da Wizz Air. Tuttavia, come si è spiegato al considerando (372), la Commissione ritiene che l'aeroporto non abbia sostenuto costi di investimento indotti dalla presenza di Wizz Air nell'aeroporto. Di conseguenza, la Commissione ritiene che l'analisi non dovrebbe includere i costi di ammortamento connessi con gli accordi.
- (403) Per i motivi esposti al considerando (401), la Commissione ritiene che l'importo complessivo dei costi appaia sovrastimato.
- (404) La rettifica delle entrate aeronautiche determinerebbe però una rettifica analoga del pagamento per la commercializzazione e non vi sarebbero quindi effetti sul calcolo della redditività. Inoltre, i costi sembrano sovrastimati. La Commissione ritiene pertanto che la conclusione generale dello studio di Oxera del 2011 rimanga valida e che il VAN sia comunque positivo.
- (405) Sulla base dei considerando da (399) a (404), la Commissione ritiene accettabili i risultati della relazione di Oxera del 27 ottobre 2011 relativa agli accordi del 2008.



Politecnico di Timișoara

(406) Il gestore aeroportuale ha presentato un'analisi costi-benefici effettuata dal Politecnico di Timișoara nell'aprile 2011. L'analisi considera i pagamenti per la commercializzazione versati dall'aeroporto a Wizz Air come un «investimento» del gestore aeroportuale volto ad aumentare il numero di passeggeri e implicitamente le entrate. L'analisi tiene conto di due orizzonti temporali per questo «investimento»: cinque anni (2008-2012) e sette anni (2008-2014). Lo studio basa i propri calcoli su dati ex post dal 2008 al 2010 e su stime per gli anni 2011-2014. Per valutare la redditività dell'investimento il Politecnico ha calcolato il VAN tenendo conto di quattro elementi:

- il costo per il gestore aeroportuale dei pagamenti annuali per la commercializzazione effettuati in base all'accordo con Wizz Air: 77 192,01 EUR nel 2008, 2 051 031,32 EUR nel 2009 e 223 038 EUR nel 2010;
- il costo incrementale che i servizi prestati a Wizz Air comportano per il gestore aeroportuale è stato stimato come percentuale dei costi totali (1 % nel 2009, 15 % nel 2010, 20 % nel 2011 e 22 % per il periodo 2011-2014). Si può osservare che in ciascun anno la quota dei costi totali imputata a Wizz Air è pari o superiore alla quota di Wizz Air sul totale dei voli effettuati all'aeroporto;
- per quanto riguarda le entrate che il gestore aeroportuale ha ricevuto da Wizz Air, le entrate effettive sono state utilizzate per il periodo 2008-2010, mentre l'AIP del 2010 è stato utilizzato per prevedere le entrate derivanti dai diritti aeroportuali per il periodo 2011-2014;
- è stato applicato un tasso di attualizzazione del 5 %.

(407) Dall'analisi è emerso che, nell'arco di cinque anni (2008-2012), l'«investimento», comprendente tre anni di spese iniziali di commercializzazione nel periodo 2008-2010, accompagnato da entrate provenienti da Wizz Air nel quinquennio 2008-2012, produce un VAN di 590 389,80 EUR (circa 2,5 milioni di RON). Su un orizzonte temporale di sette anni (2008-2014), tenendo conto delle entrate del periodo 2008-2014, il VAN aumenta in modo significativo fino a raggiungere 2 282 687,31 EUR (circa 10 milioni di RON).

(408) La Commissione rileva il VAN positivo calcolato dal Politecnico di Timișoara. La Commissione ritiene che l'approccio all'imputazione dei costi complessivi sia ragionevole (pari o superiore alla quota dei voli di Wizz Air sul totale dei voli effettuati presso l'aeroporto internazionale di Timișoara). Lo studio tuttavia non contiene alcun dettaglio riguardo al modo in cui sono state calcolate le entrate di Wizz Air (ad esempio quali sconti sono stati ipotizzati e quali dati sono stati utilizzati per il traffico di passeggeri e per le rotazioni). Pertanto, la Commissione non dispone delle informazioni necessarie per valutare se le stime delle entrate siano ragionevoli. Inoltre, l'analisi della redditività non sembra riguardare specificamente gli accordi del 2008 né gli accordi di modifica del 2010, ma copre un periodo più ampio. La Commissione quindi non può fare affidamento sui risultati complessivi dello studio.

RBB

(409) Il gestore aeroportuale ha presentato anche uno studio del 27 ottobre 2011 preparato da RBB. RBB ha rilevato che gli accordi del 2008 si erano già dimostrati redditizi nel 2010; era prevedibile che la loro redditività aumentasse ancora, dato che continuavano ad accumularsi i vantaggi annuali dell'attività di Wizz Air all'aeroporto internazionale di Timișoara, mentre le spese di commercializzazione pagate dal 2008 al 2010 erano cessate. Secondo RBB, i costi incrementali imputabili a Wizz Air tra il 2008 e il 2010 variano da 3,5 milioni di EUR (15,2 milioni di RON) a 3,8 milioni di EUR (16,8 milioni di RON), in funzione della ripartizione dei costi di esercizio. Questo importo è stato confrontato con i diritti aeroportuali pagati da Wizz Air: ne risultano entrate incrementalmente per un totale di 5,5 milioni di EUR (23,9 milioni di RON). Da questo importo è stata calcolata un'eccedenza compresa tra 2 milioni di EUR (8,7 milioni di RON) e 1,7 milioni di EUR (7,1 milioni di RON). RBB ne ha concluso che gli accordi del 2008 hanno prodotto un rendimento positivo per il gestore aeroportuale. Questo calcolo non tiene conto delle entrate non aeronautiche.

(410) RBB rileva inoltre che l'attività di Wizz Air ha migliorato l'efficienza dell'aeroporto internazionale di Timișoara, in quanto Wizz Air ha trasportato un numero notevolmente maggiore di passeggeri per movimento di aeromobile rispetto ad altre compagnie aeree che operano presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. Si sostiene che ciò abbia contribuito alla redditività complessiva dell'aeroporto dal 2008 al 2010, dato che il totale delle entrate di esercizio è aumentato del 39 % mentre i costi totali di esercizio sono saliti del 22 %. Analogamente, gli utili di esercizio per passeggero sono aumentati del 74 %, passando da 1,4 EUR (5,9 RON) a 2,4 EUR (10,25 RON) nel periodo dal 2008 al 2010.



- (411) Da ultimo, RBB ha calcolato che Wizz Air generava una quota di entrate aeronautiche corrispondente o superiore alla propria quota di passeggeri e di movimenti di aeromobili nell'aeroporto.
- (412) Per quanto riguarda l'analisi delle entrate e dei costi incrementali, la Commissione rileva che RBB ha calcolato le entrate di Wizz Air unicamente sulla base dei diritti aeroportuali, con un approccio che può essere considerato prudente in quanto non comprende i diritti non aeronautici. La Commissione ritiene ragionevole l'approccio utilizzato nel calcolo delle entrate incrementali e dei costi incrementali per individuare la redditività incrementale derivante, nel periodo 2008-2010, dagli accordi stipulati nel 2008 con Wizz Air.

Conclusione sul vantaggio economico offerto dagli accordi del 2008

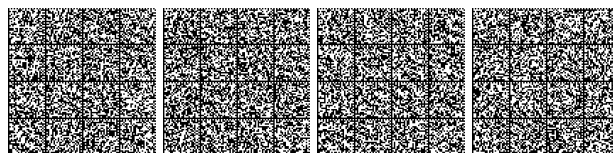
- (413) Sulla base dello studio ex ante di Oxera, fondato su una ricostruzione ex post (10 febbraio 2015) e ricalcolato dalla Commissione (considerando 380), si poteva prevedere che l'accordo tra il gestore aeroportuale e Wizz Air producesse una redditività incrementale per il gestore aeroportuale. La Commissione prende atto che gli studi ex post realizzati da Oxera e RBB hanno fornito prove complementari per integrare i risultati dello studio ex ante di Oxera.
- (414) Inoltre vi sono indicazioni, basate in particolare sul piano di sviluppo 2006-2015, da cui si può dedurre che gli accordi del 2008 stipulati con Wizz Air facessero parte di una strategia complessiva e di uno sforzo a lungo termine teso ad assicurare la redditività globale dell'aeroporto.
- (415) Di conseguenza, la Commissione ritiene che un operatore prudente in un'economia di mercato avrebbe stipulato tale accordo. Conclude pertanto che gli accordi del 2008 tra il gestore aeroportuale e Wizz Air non hanno conferito a Wizz Air un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato.

9.1.4.6. Analisi della redditività degli accordi di modifica del 2010

- (416) La relazione di Oxera del 10 febbraio 2015 ha inoltre calcolato i costi, le entrate e i profitti incrementali prevedibili al momento della firma degli accordi di modifica del 25 giugno 2010 (riassunti nella seguente tabella 23). Il 14 maggio 2015, Oxera ha ripresentato i calcoli della redditività prevista per rettificare un problema di dati riscontrato nella relazione del 10 febbraio 2015. La rettifica riguardava una sovrastima dei costi totali degli investimenti derivante da un doppio conteggio dell'investimento finanziato dallo Stato nella presentazione iniziale. Questo problema di dati ha esercitato un impatto sulla redditività prevista dell'accordo di modifica del 2010 che originariamente era stata sottostimata.
- (417) Oxera ha concluso che il VAN degli accordi di modifica del 25 giugno 2010 sarebbe ammontato prevedibilmente a 2,326 milioni di RON.

Tabella 23: Ricavi incrementali, costi incrementali e profitti incrementali attesi dagli accordi di modifica del 2010 secondo Oxera

(in migliaia di RON)		2010	2011
Numero di passeggeri in partenza con Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Entrate aeronautiche	[B]	1 253	238
Entrate non aeronautiche	[C]	1 713	336
Entrate incrementali totali	$[D] = [B] + [C]$	2 967	574
Costi di esercizio	[E]	801	157
Ammortamento	[F]	120	23
Costi totali incrementali	$[G] = [E] + [F]$	921	181
Profitti incrementali	$[H] = [D] - [G]$	2 046	394
Fattore di attualizzazione		1,0	0,9
VAN		2 326	



(418) I risultati illustrati nella tabella 23 si basano sulle seguenti considerazioni:

- a) Le previsioni del traffico passeggeri di Wizz Air, calcolate sulla base del traffico passeggeri effettivo di Wizz Air nel 2009, sono state poi corrette al rialzo alla luce della stima di Eurocontrol (2008) sulla crescita prevista del traffico aereo europeo ⁽¹⁰⁴⁾.
- b) Le previsioni per le rotazioni di Wizz Air sono state calcolate ipotizzando che Wizz Air utilizzasse Airbus 320-200 con peso massimo al decollo (MTOW) di 72 tonnellate, una capacità di 180 posti e un fattore di riempimento dell'82 %. Tali ipotesi rispecchiano quelle formulate nell'analisi ex ante della redditività presentata dalla Romania per gli accordi del 2008.
- c) Le previsioni delle entrate aeronautiche si basano sui diritti e sugli sconti per passeggero in partenza e per rotazione definiti negli accordi del 2010. L'analisi non comprende le tasse di sicurezza, che a giudizio di Oxera esulano dall'ambito di applicazione della valutazione del MEOP poiché finanziano attività comprese nelle responsabilità che spettano allo Stato nell'esercizio dei suoi poteri ufficiali (punto 35 degli orientamenti per il settore dell'aviazione del 2014).
- d) Come per l'accordo del 2008, le previsioni delle entrate non aeronautiche derivano dalle stime delle entrate non aeronautiche per passeggero in partenza contenute nell'analisi ex ante effettuata dalla Romania aumentate del valore dell'inflazione prevista e applicate alle proiezioni di traffico come illustrato al considerando a).
- e) Come si è affermato in precedenza, per quanto riguarda i costi di esercizio incrementali (servizi del personale, energia, materiali), il gestore aeroportuale ritiene che il 20 % circa dei costi di esercizio si possa considerare incrementale, ossia variabile in funzione del numero di passeggeri. La relazione di Oxera stima i costi di esercizio incrementali sulla base dei dati effettivi per il periodo 2007-2009, aumentati del valore dell'inflazione prevista e ipotizzando che il 20 % dei costi sia di natura incrementale. Sono esclusi i costi per la sicurezza.
- f) Le stime della relazione di Oxera non comprendono i costi di commercializzazione incrementali sostenuti dal gestore aeroportuale, in quanto la risoluzione dell'accordo di commercializzazione ha avuto luogo in data 10 febbraio 2010.
- g) Come si è illustrato in precedenza per gli accordi del 2008, per quanto riguarda i costi di investimento incrementali la relazione di Oxera tiene conto dei dati forniti dal gestore aeroportuale per gli investimenti effettuati dal gestore stesso e finanziati sia mediante fondi pubblici sia mediante risorse proprie per il periodo 2007-2011. La relazione di Oxera ipotizza che non fossero previsti investimenti aggiuntivi a seguito dell'attività di Wizz Air. I finanziamenti pubblici ricevuti dal gestore aeroportuale per l'edificio del terminal e le attrezzature per la sicurezza sono stati esclusi in quanto non considerati attribuibili alla presenza di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. L'ammortamento di altri investimenti finanziati dalle risorse proprie del gestore aeroportuale è stato ripartito in base alla quota di traffico prevista per Wizz Air relativamente alla capacità dell'aeroporto. Si è ipotizzato che tale capacità sarebbe stata pari a tre milioni di passeggeri l'anno per tutta la durata degli accordi. Tale ipotesi si basa sul memorandum d'intesa del 2008, secondo il quale entro il 2011 la capacità dell'aeroporto avrebbe dovuto raggiungere tre milioni di passeggeri l'anno. Nel calcolo delle spese di ammortamento è stato preso in considerazione un ammortamento lineare.
- h) Gli utili stimati sono stati attualizzati utilizzando i tassi di riferimento della Commissione, più un margine di 100 punti base, il che comporta un tasso di attualizzazione dell'8,82 %.

(419) La Commissione ritiene ragionevole il metodo adottato da Oxera per stimare il numero di passeggeri e calcolare su tale base le entrate aeronautiche attese, tenendo conto delle riduzioni previste negli accordi di modifica del 2010. La Commissione concorda inoltre con l'esclusione delle tasse di sicurezza per i motivi illustrati al considerando (365).

(420) La Commissione accetta la stima delle entrate non aeronautiche incrementali fondata sulla stima del gestore aeroportuale, che a sua volta si basa sui dati dell'anno precedente: secondo tali dati le entrate non aeronautiche rappresentano il 15-20 % delle entrate del gestore aeroportuale, valutazione che sembra ragionevole.

(421) La Commissione concorda anche con il tasso di attualizzazione utilizzato per il calcolo, in particolare dato che il periodo di analisi è inferiore a un anno.

⁽¹⁰⁴⁾ Eurocontrol (2008), «Challenges of Growth 2008», Summary report (Le sfide della crescita, relazione di sintesi), pag. 14.



- (422) La Commissione conviene che nei calcoli non debbano essere inclusi i costi incrementali di commercializzazione.
- (423) Per quanto riguarda i costi di esercizio incrementali, la relazione di Oxera si basa sull'ipotesi formulata dalla Romania, secondo la quale l'80 % dei costi di esercizio è rappresentato da costi fissi e solo il 20 % varia in funzione del numero di passeggeri. La Commissione ritiene tale ipotesi ragionevole ⁽¹⁰⁵⁾. Oxera stima i costi di esercizio incrementali utilizzando i dati dei costi di esercizio effettivi per passeggero in partenza prima della firma degli accordi aumentati del valore dell'inflazione prevista e applicando tali costi di esercizio per passeggero al numero stimato di passeggeri di Wizz Air. La Commissione ritiene pertanto accettabili le stime dei costi di esercizio incrementali.
- (424) Per quanto riguarda i costi di investimento incrementali, la Commissione ritiene ragionevole l'approccio adottato nella relazione di Oxera. In particolare, la relazione di Oxera non prevede che ulteriori investimenti siano il risultato dell'attività di Wizz Air presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. L'accordo di modifica non ha introdotto alcun nuovo impegno per il gestore aeroportuale nei confronti di Wizz Air in termini di infrastrutture aggiuntive rispetto agli accordi del 2008 valutati nel precedente considerando (372). Pertanto, la Commissione conviene sul fatto che non è stato effettuato alcun investimento a causa della presenza di Wizz Air. Inoltre, la Commissione osserva che lo studio di Oxera include i costi di ammortamento incrementali degli investimenti effettuati dal gestore aeroportuale con risorse proprie sulla base della quota della capacità aeroportuale prevedibilmente detenuta da Wizz Air. Tuttavia, come si è spiegato al considerando (372), la Commissione ritiene che il gestore aeroportuale non abbia sostenuto costi di investimento indotti dalla presenza di Wizz Air. Di conseguenza, a giudizio della Commissione l'analisi non dovrebbe includere i costi di ammortamento connessi con gli accordi di modifica del 2010 ⁽¹⁰⁶⁾.
- (425) Sulla base di quanto appena esposto, i costi, le entrate e i profitti incrementali che si sarebbero potuti prevedere all'epoca della firma degli accordi di modifica del 2010, ricalcolati dalla Commissione sulla scorta della relazione di Oxera, sono sintetizzati nella tabella 24.

Tabella 24: Previsione di Oxera relativa a entrate incrementali, costi incrementali e profitti incrementali attesi dagli accordi di modifica del 2010 — ricalcolati dalla Commissione europea

(in migliaia di RON)		2010	2011
Numero di passeggeri in partenza con Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Entrate aeronautiche	[B]	1 253	238
Entrate non aeronautiche	[C]	1 713	336
Entrate incrementali totali	$[D] = [B] + [C]$	2 967	574
Costi di esercizio	[E]	801	157
Costi totali incrementali	$[F] = [E]$	801	157
Profitti incrementali	$[G] = [D] - [F]$	2 165	417
Fattore di attualizzazione		1,0	0,9
VAN		2 462	

Studio di redditività ex post relativo agli accordi di modifica del 2010

- (426) Il 27 ottobre 2011 Oxera ha presentato una relazione ex post preparata per Wizz Air. In relazione agli accordi di modifica del 2010, la relazione di Oxera ha calcolato costi ed entrate incrementali come segue:

⁽¹⁰⁵⁾ Cfr. nota 92.

⁽¹⁰⁶⁾ Nella misura in cui sono stati inclusi i costi di ammortamento, questa ipotesi è di natura prudentiale e sovrastima i costi incrementali. In tale scenario la Commissione ripete l'osservazione di cui al considerando (379).



Tabella 25: Entrate per passeggeri in partenza Wizz Air 2010-2011 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Entrate aeronautiche¹			
Diritti di atterraggio ²	2,50	2,00	2,00
Diritti di assistenza ²	0,99	0,99	0,99
Diritti per passeggero imbarcato	8,00	6,40	5,04
Diritti per persona a mobilità ridotta	0,20	0,20	0,20
Diritti per la sicurezza	10,00	10,00	10,00
Entrate non aeronautiche	0,78	1,16	1,74
Totale delle entrate	22,47	20,75	20,70

Nota: ¹Le entrate aeronautiche sono indicate al netto di sconti e rimborsi dei diritti e al lordo dei pagamenti per la commercializzazione. Si ipotizza che il 50 % delle entrate provenienti dai diritti di atterraggio sia soggetto agli sconti previsti dall'AIP. ² Le entrate aeronautiche derivanti da diritti correlati ai movimenti del traffico aereo o al peso (ossia diritti di atterraggio e di assistenza a terra) sono state stimate sulla base dei numeri di passeggeri effettivi e ipotizzando l'uso di un aeromobile Airbus A320-200 con un MTOW di 72 tonnellate e una capacità di 180 posti, con un fattore di riempimento dell'84 %. Si tratta del fattore di riempimento medio di Wizz Air nel 2010 (per ulteriori dettagli cfr. http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). Fonte: Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

Tabella 26: Costi stimati relativi agli accordi del 2010 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Costi di esercizio			
Personale	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiali	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Servizi e altre spese operative	1,65	1,65	1,65
Costi di commercializzazione	13,70	15,59	14,95
Costi di investimento	0,89	0,87	2,06
Costo totale	18,04	19,92	20,47

Fonte: Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

(427) I risultati illustrati nelle tabella 25 e tabella 26 si basano sulle seguenti considerazioni:

- Il periodo esaminato è quello compreso tra giugno 2010 e febbraio 2011, ossia il periodo di validità degli accordi di modifica del 2010.
- Le entrate aeronautiche sono stimate sulla base di un approccio misto ex post ed ex ante. Si basano sulle rotazioni e sui passeggeri effettivi di Wizz Air per il 2010 (prospettiva ex post) e su stime di Oxera per gennaio e febbraio 2011 derivanti dal dato del dicembre 2010 (prospettiva ex ante). Gli sconti sono stimati ex ante e tengono conto delle tariffe di base e delle riduzioni fissate negli accordi di modifica del 2010. Si ipotizza uno sconto del 10 % sui diritti di atterraggio e del 10 % sui diritti per passeggero imbarcato. Sono inclusi i diritti per la sicurezza.
- Le entrate non aeronautiche per passeggero in partenza sono state stimate coerentemente con le effettive entrate medie non aeronautiche di Wizz Air per il 2010, pari a 3,04 EUR per passeggero.
- Per quanto riguarda i costi incrementali, i costi che variano in funzione del numero di passeggeri (costo del personale, costo dell'energia, costi dei materiali e costi dei servizi acquistati e altre spese operative) sono stati attribuiti a Wizz Air in proporzione alla quota di partenze dei passeggeri della compagnia aerea. Il calcolo si basa sui dati relativi ai costi di esercizio sostenuti ed è quindi effettuato ex post.
- I pagamenti per la commercializzazione non sono inclusi nell'analisi, poiché l'accordo di commercializzazione è stato risolto nel febbraio 2010.



- I costi di investimento incrementali sono stati stimati tenendo conto degli investimenti effettuati nel 2010. Gli investimenti finanziati dallo Stato per l'edificio del terminal e per le attrezzature per la sicurezza non sono stati imputati a Wizz Air. Secondo Oxera si tratterebbe di costi che sarebbero stati sostenuti indipendentemente dalla presenza di Wizz Air, in quanto erano dovuti all'obbligo della Romania di soddisfare i requisiti per l'adesione allo spazio Schengen. Sono stati presi in considerazione gli investimenti finanziati tramite le risorse proprie del gestore aeroportuale. I costi di investimento finanziati tramite risorse proprie del gestore aeroportuale, compresi l'ammortamento e gli interessi, sono stati imputati in misura proporzionale alla quota di passeggeri di Wizz Air rispetto alla capacità passeggeri dell'aeroporto. Si è stimato che la capacità passeggeri fosse equivalente al numero massimo di passeggeri movimentato nel 2010, in quanto il gestore aeroportuale aveva dichiarato a Oxera che, al momento dello studio (ottobre 2011), l'aeroporto internazionale di Timișoara operava a pieno regime in relazione ai movimenti del traffico aereo.

- (428) Sulla base dei costi e delle entrate di cui sopra, Oxera ha constatato che, in una prospettiva ex post (con alcuni elementi ex ante), gli accordi di modifica del 2010 registravano una redditività incrementale. I profitti per passeggero (ossia il contributo incrementale per passeggero, calcolato come la differenza tra le stime di entrate e costi incrementali) sono indicati nella tabella 27.

Tabella 27: Contributo incrementale associato agli accordi del 2010 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Entrate incrementali medie per passeggero in partenza	22,47	20,75	20,70
Costo incrementale medio per passeggero in partenza	18,04	19,92	20,47
Contributo incrementale per passeggero in partenza	4,43	0,84	0,23
Contributo incrementale totale	19 404	107 198	37 833

Fonte: Analisi di Oxera, basata sui dati ricevuti dal gestore aeroportuale.

- (429) Sulla base dei suddetti calcoli, Oxera ha rilevato che gli accordi di modifica del 2010 registrano un VAN positivo di 483 147 EUR nell'arco dei nove mesi di durata degli accordi di modifica del 2010. I flussi di cassa derivanti dagli accordi di modifica del 2010 non sono stati attualizzati in quanto la durata degli accordi di modifica del 2010 era inferiore a un anno.
- (430) La Commissione rileva che la valutazione ex post della redditività effettuata da Oxera mescola dati ex ante e dati ex post per il calcolo delle entrate incrementali, mentre i costi incrementali sono calcolati interamente ex post.
- (431) Per quanto riguarda le entrate aeronautiche, la Commissione osserva che i diritti di illuminazione e di parcheggio sono esclusi dai calcoli, il che rappresenta un approccio prudentiale.
- (432) La Commissione rileva che sono inclusi sia i diritti sia i costi per la sicurezza e ipotizza che ciò non incida sul calcolo della redditività.
- (433) Per quanto riguarda i costi:
- a) La Commissione ritiene ragionevole il metodo di calcolo dei costi di esercizio incrementali, sulla base dei dati effettivi disponibili prima della firma degli accordi.
 - b) La Commissione osserva che, sulla base della formula dell'accordo di commercializzazione, il ricalcolo dei diritti aeroportuali per tener conto dei diritti di illuminazione e parcheggio conduce anche a sovrastimare dello stesso importo i pagamenti per la commercializzazione.
 - c) La Commissione osserva che lo studio include i costi di ammortamento incrementali degli investimenti effettuati dall'aeroporto con risorse proprie sulla base della quota della capacità aeroportuale prevedibilmente detenuta da Wizz Air. Tuttavia, come si è spiegato al considerando (372), la Commissione ritiene che il gestore aeroportuale non abbia sostenuto costi di investimento indotti dalla presenza della compagnia aerea presso l'aeroporto internazionale di Timișoara. Di conseguenza, la Commissione ritiene che l'analisi non dovrebbe includere i costi di ammortamento connessi con gli accordi.



- (434) Per i motivi esposti al considerando (433) la Commissione ritiene che l'importo complessivo dei costi appaia sovrastimato.
- (435) Dal momento che la rettifica delle entrate aeronautiche darebbe luogo a un'analoga rettifica dei pagamenti di commercializzazione che non inciderebbe sul calcolo della redditività, e poiché i costi sembrano sovrastimati, la Commissione ritiene che la conclusione generale dello studio di Oxera del 2011 rimanga valida e che il VAN sia comunque positivo.
- (436) Sulla base dei considerando da (430) a (435), la Commissione ritiene accettabili i risultati della relazione di Oxera del 27 ottobre 2011 relativa agli accordi di modifica del 2010.

Conclusione sul vantaggio economico

- (437) Sulla base dello studio ex ante di Oxera, fondato su una ricostruzione ex post (10 febbraio 2015) e ricalcolato dalla Commissione (considerando 425), si poteva prevedere che gli accordi di modifica del 2010 producessero una redditività incrementale per il gestore aeroportuale. Di conseguenza, la Commissione ritiene che un operatore prudente in un'economia di mercato avrebbe stipulato tali accordi. La Commissione prende atto che la relazione ex post redatta da Oxera ha fornito prove complementari per integrare i risultati dello studio ex ante di Oxera.
- (438) Inoltre vi sono indicazioni, basate in particolare sul piano di sviluppo, da cui si può dedurre che gli accordi di modifica del 2010 stipulati con Wizz Air facessero parte di una strategia complessiva e di uno sforzo a lungo termine teso ad assicurare la redditività globale dell'aeroporto.
- (439) La Commissione conclude pertanto che gli accordi di modifica del 2010 non hanno conferito a Wizz Air un vantaggio economico che non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato.

9.1.5. Conclusione in merito alla misura 3

- (440) Per i motivi illustrati ai considerando da (301) a (439), la Commissione ritiene che gli accordi del 2008 e gli accordi di modifica del 2010 non costituiscano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

10. MISURA 4 — LA TOLLERANZA IN RELAZIONE AL PAGAMENTO DEI DIRITTI AEROPORTUALI FATTURATI A WIZZ AIR PER IL PERIODO OTTOBRE 2009 - FEBBRAIO 2010

- (441) Nella sua decisione di avvio del procedimento, la Commissione ha osservato che non si può escludere che la tolleranza per il pagamento dei diritti aeroportuali costituisca un vantaggio economico per Wizz Air. La Commissione rileva che, al momento della decisione di avvio del procedimento, Wizz Air non aveva pagato i diritti aeroportuali per il periodo da ottobre 2009 a febbraio 2010 per un importo di 2,6 milioni di EUR. I pagamenti in sospeso erano stati presi in considerazione come crediti nei confronti di Wizz Air nel rendiconto finanziario del gestore aeroportuale, ma non erano state intraprese azioni giudiziarie.
- (442) La Romania ha affermato che il gestore aeroportuale aveva intentato causa a Wizz Air per ottenere un mandato di esecuzione. Nel contempo Wizz Air ha citato in giudizio il gestore aeroportuale cercando di ottenere un mandato di esecuzione riguardante i pagamenti in sospeso per i servizi di commercializzazione svolti da Wizz Air. Secondo la Romania, le azioni giudiziarie e i lodi arbitrali si sono risolti con decisioni definitive, che hanno accolto entrambe le richieste di pagamento. La Romania ha dichiarato che i debiti reciproci sono stati estinti conformemente alle disposizioni del codice civile rumeno mediante l'accordo transattivo (considerando 109).
- (443) La Commissione ricorda che gli accordi del 2008 tra il gestore aeroportuale e Wizz Air erano conformi al MEOP, ossia non conferivano un vantaggio a Wizz Air e pertanto non costituivano un aiuto di Stato.

Conclusioni

- (444) La Commissione conclude che, essendo stati compensati i diritti aeroportuali in sospeso dalle richieste di pagamento per la commercializzazione avanzate da Wizz Air conformemente alle leggi applicabili, il presunto aiuto di Stato è divenuto privo di oggetto.



11. CONCLUSIONI

- (445) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che il finanziamento dello sviluppo del terminal non Schengen, del miglioramento della pista, dell'ampliamento del piazzale aeromobili e dei dispositivi di illuminazione costituisca un aiuto di Stato illegale compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE.
- (446) La Commissione ritiene inoltre che le seguenti misure non costituiscano aiuti di Stato: i) il finanziamento pubblico della strada di accesso e lo sviluppo dell'area di parcheggio nel 2007; ii) il finanziamento pubblico delle apparecchiature di sicurezza nel 2008; iii) i diritti aeroportuali nell'AIP del 2007, nell'AIP del 2008 e nell'AIP del 2010 e iv) gli accordi del 2008 con Wizz Air (compresi gli accordi di modifica del 2010).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Il finanziamento pubblico che la Romania ha fornito nel periodo 2007-2009 al gestore aeroportuale per lo sviluppo del terminal non Schengen, il miglioramento della pista di rullaggio e l'ampliamento del piazzale e i dispositivi di illuminazione, per un importo pari a 29 194 600 RON, costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È stato attuato in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
2. L'aiuto di Stato di cui al paragrafo 1 è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 2

Il finanziamento pubblico della strada di accesso e dello sviluppo dell'area di parcheggio nel 2007 e delle apparecchiature di sicurezza nel 2008, i diritti aeroportuali nell'AIP del 2007, nell'AIP del 2008 e nell'AIP del 2010, nonché gli accordi del 2008 con Wizz Air (compresi gli accordi di modifica del 2010) non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

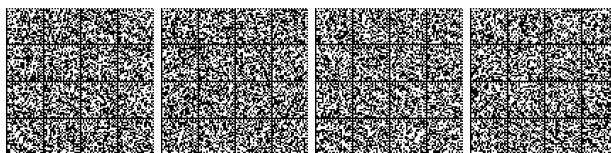
Articolo 3

La Romania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 24 febbraio 2020

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Vicepresidente esecutiva

21CE2437



REGOLAMENTO INTERNO DEL COMITATO DI VIGILANZA DELL'OLAF**TITOLO I****FUNZIONI E COMPETENZE DEL COMITATO DI VIGILANZA DELL'OLAF****Articolo 1****Compiti**

1. Il comitato di vigilanza dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF), (in appresso «il comitato»), assolve i compiti stabiliti dal regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio e dalla decisione 1999/352/CE, CECA, Euratom della Commissione, del 28 aprile 1999, che istituisce l'OLAF ⁽¹⁾, al fine di rafforzare l'indipendenza dell'OLAF nell'esecuzione dei suoi compiti, sia in relazione a governi, istituzioni, organi o organismi sia per garantire il corretto esercizio delle competenze dell'OLAF.
2. A tal fine il comitato controlla regolarmente l'esecuzione della funzione di indagine dell'OLAF e sostiene l'indipendenza del direttore generale dell'OLAF nell'esercizio delle competenze che sono conferite a chi ricopre tale carica in virtù del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 e della decisione 1999/352 della Commissione del 28 aprile 1999. Il comitato assiste inoltre il direttore generale nell'assolvimento dei suoi compiti.
3. Il comitato controlla il corretto esercizio delle competenze di indagine dell'OLAF in applicazione delle garanzie procedurali applicabili al quadro giuridico dell'OLAF e delle garanzie stabilite nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, nonché in conformità dei trattati dell'UE e degli atti di diritto derivato, tra cui il Protocollo sui privilegi e sulle immunità dell'Unione europea e lo statuto dei funzionari dell'UE.

Articolo 2**Competenze e procedure**

Nell'esercizio delle sue competenze il comitato controlla le attività di indagine dell'OLAF conformemente alle procedure seguenti:

- a) al comitato è consentito l'accesso a tutte le informazioni e alla documentazione che ritenga necessarie per l'adempimento delle sue mansioni, comprese relazioni e raccomandazioni sulle indagini chiuse e i casi archiviati, senza tuttavia interferire con lo svolgimento delle indagini in corso e nel dovuto rispetto dei requisiti in materia di riservatezza e protezione dei dati;
- b) il comitato può, di concerto con l'OLAF, stabilire accordi di lavoro che definiscono regole concernenti il regolare controllo dell'esecuzione della funzione di indagine dell'OLAF e l'accesso alle informazioni.

TITOLO II**COMPOSIZIONE E FUNZIONAMENTO****Articolo 3****Composizione**

1. La composizione, le modalità di nomina e la durata del mandato dei membri del comitato sono stabiliti dal regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013.

⁽¹⁾ Modifiche apportate al regolamento relativo all'OLAF dal regolamento (UE, Euratom) 2016/2030 e dal regolamento (UE, Euratom) 2020/2223. Modifiche apportate alla decisione della Commissione che istituisce l'OLAF dalla decisione 2013/478/UE della Commissione del 27 settembre 2013, dalla decisione (UE) 2015/512 della Commissione del 25 marzo 2015 e dalla decisione (UE) 2015/2418 della Commissione del 18 dicembre 2015.



2. Alla scadenza del loro mandato, i membri del comitato restano in carica fino a quando non si sarà provveduto alla loro sostituzione.

3. Se un membro del comitato è impossibilitato ad esercitare le sue funzioni o rinuncia al mandato, ne informa senza indugio il presidente del comitato e il commissario competente affinché siano prese le misure opportune per la sua sostituzione e per assicurare la continuità dei lavori del comitato.

Articolo 4

Deontologia

1. A norma dell'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013, nell'adempimento delle loro funzioni i membri del comitato agiscono in modo indipendente e non sollecitano né accettano istruzioni da alcun governo, istituzione, organo o organismo. Durante il loro mandato, i membri si astengono dal sollecitare o dall'accettare qualsiasi funzione o incarico, in particolare dalle istituzioni europee, che possa creare conflitti di interessi.

2. Inoltre, come stabilito dalla decisione relativa alla loro nomina e dal codice di condotta adottato dal comitato ⁽⁷⁾, essi non devono occuparsi di questioni in cui abbiano un interesse personale diretto o indiretto, segnatamente familiare o finanziario, di natura tale da compromettere la loro indipendenza.

3. I membri sono vincolati all'obbligo del segreto professionale previsto dall'articolo 339 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (in appresso «TFUE»), e continuano a essere vincolati a tale obbligo anche dopo la fine del loro mandato. Essi sono tenuti a trattare con la massima segretezza le pratiche loro affidate e i propri lavori al riguardo.

4. I membri informano il comitato delle situazioni che potrebbero violare i principi che ne disciplinano l'attività di cui ai paragrafi 1 e 2, così da consentire al comitato di prendere le opportune misure, anche riferendo alle istituzioni con potere di nomina.

Articolo 5

Presidenza

1. Il comitato elegge tra i propri membri un presidente, a maggioranza semplice dei membri.

2. Il mandato del presidente ha la durata di un anno ed è rinnovabile. L'elezione si svolge durante l'ultima riunione presieduta dal presidente uscente.

3. Qualora per qualsiasi motivo il presidente non sia in grado di svolgere le proprie funzioni per un lungo periodo, informa della situazione i membri del comitato. In tal caso viene eletto un nuovo presidente secondo la procedura stabilita al paragrafo 1.

4. Il presidente rappresenta il comitato e ne presiede le riunioni, assicurandosi del corretto svolgimento dei lavori. Previa consultazione del capo del segretariato, il presidente convoca le riunioni e ne decide il luogo, la data e l'ora. Il presidente redige il progetto di ordine del giorno e si assicura che le decisioni del comitato siano eseguite.

5. Qualora si trovi temporaneamente nell'impossibilità di svolgere le sue funzioni, il presidente può chiedere a un membro del comitato di fare le sue veci.

6. Se il presidente è assente e non è stato fatto ricorso alla procedura di cui al paragrafo 5, la funzione di presidente è svolta dal membro più anziano.

⁽⁷⁾ Codice di condotta adottato dal comitato di vigilanza il 9 ottobre 2013 e nota esplicativa: garanzie di imparzialità e rischi di conflitti di interessi. Cfr. la sezione 4 relativa alla procedura per affrontare situazioni di conflitti di interessi, in cui è riportato, al punto 29, che il codice di condotta sarà incorporato nel regolamento interno che necessita di ulteriori modifiche a seguito dell'entrata in vigore del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013.



7. Il presidente invia o risponde a lettere riguardanti le attività del comitato. Il presidente informa i membri del comitato e il capo del segretariato di tutta la corrispondenza inviata o ricevuta.

8. Il presidente provvede affinché tutti i membri del comitato siano regolarmente informati delle attività svolte dal segretariato e dal capo del segretariato per sorvegliarne periodicamente il corretto funzionamento.

Articolo 6

Riunioni

1. Il comitato esercita le sue funzioni in riunioni collegiali. Si riunisce almeno dieci volte all'anno. Il comitato si riunisce validamente solo se è presente la maggioranza dei membri. Il comitato si riunisce anche su iniziativa del presidente o a richiesta della maggioranza dei membri. Il comitato adotta il proprio calendario delle riunioni plenarie mensili alla fine di ciascun anno.

2. Il comitato può decidere, qualora necessario, di tenere una riunione plenaria online. A ciascun membro sono forniti gli strumenti informatici adeguati per partecipare alle riunioni online in un ambiente sicuro.

3. Fatti salvi i casi che il presidente ritiene urgenti, le convocazioni per le riunioni vengono inviate in modo che pervengano al destinatario almeno una settimana prima della relativa riunione. La convocazione comprende il progetto di ordine del giorno e i documenti necessari per la riunione, a meno che la natura di tali documenti impedisca di allegarli. L'ordine del giorno definitivo è adottato all'inizio di ciascuna riunione.

4. Ogni membro può chiedere al presidente di aggiungere punti al progetto di ordine del giorno.

5. Su richiesta del direttore generale dell'OLAF, il presidente può convocare il comitato o aggiungere punti all'ordine del giorno. Le proposte del direttore generale sono corredate dei documenti necessari.

6. Il comitato può invitare il direttore generale dell'OLAF a prendere parte alle riunioni e alle attività connesse ai suoi lavori. È possibile invitare altri membri dell'OLAF a prendere parte a una riunione del comitato se la loro presenza è considerata necessaria. Gli inviti sono trasmessi tramite il direttore generale dell'OLAF.

Il direttore generale dell'OLAF è informato di ogni punto dell'ordine del giorno che riguarda la partecipazione delle persone di cui al primo comma.

7. Qualunque rappresentante di istituzioni, organi od organismi dell'UE, degli Stati membri o dei paesi associati può essere invitato a partecipare ai lavori del comitato in merito a uno specifico punto dell'ordine del giorno della riunione.

Articolo 7

Scambio di opinioni

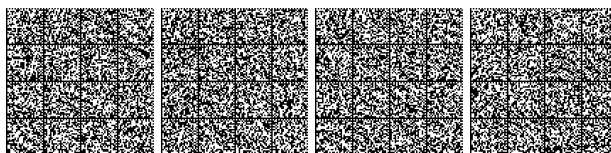
Il comitato decide come farsi rappresentare nel contesto dello scambio di opinioni con il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione organizzato ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013.

Articolo 8

Metodi di lavoro

1. Le riunioni del comitato non sono aperte al pubblico. I lavori del comitato come pure i documenti interni su cui essi si basano sono riservati, salvo che il comitato decida altrimenti.

Ai documenti e alle informazioni trasmessi dal direttore generale dell'OLAF si applicano l'articolo 339 TFUE concernente la tutela della riservatezza e l'articolo 10 del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013.



2. Il comitato decide sull'adozione di tre lingue di lavoro al massimo. I documenti e i progetti di pareri, relazioni o decisioni sono redatti nelle lingue di lavoro adottate dal comitato. Ove necessario, qualunque membro può chiedere che un documento sia tradotto nella sua lingua.
3. Nella prima riunione plenaria dell'anno, il comitato adotta il suo piano di lavoro annuale. I pareri, le relazioni e le decisioni sono adottati nelle riunioni del comitato in seduta plenaria.
4. In deroga al disposto dell'articolo 8, paragrafo 3, alcune decisioni possono essere prese con procedura scritta qualora il comitato abbia approvato il ricorso a tale procedura in una riunione precedente.
5. In casi urgenti il presidente può consultare i membri del comitato per iscritto.
6. Nelle circostanze di cui ai paragrafi 4 e 5, il presidente trasmette un progetto di decisione ai membri del comitato.
7. Se i membri non manifestano obiezioni al progetto di decisione entro il termine fissato dal presidente, la proposta si considera adottata.
8. Se entro il periodo fissato dal presidente un membro chiede che la questione venga discussa dal comitato, la procedura scritta è sospesa.
9. Se non altrimenti deciso, il comitato pubblica i suoi pareri nella propria pagina web.

Articolo 9

Relatori

1. Per preparare i dibattiti o i lavori, su richiesta del presidente il comitato può nominare uno o più relatori tra i propri membri. Nel nominare un relatore il comitato tiene in debito conto la durata residua del mandato dei membri.
2. Se si tratta di una questione urgente il presidente può procedere alla nomina di propria iniziativa. In tal caso ne informa immediatamente i membri del comitato.
3. Il relatore esamina le questioni affidate alla propria responsabilità e presenta al comitato un progetto di parere, relazione o nota. Ove necessario, il relatore è assistito dal segretariato del comitato.

Articolo 10

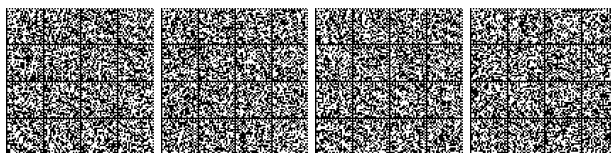
Procedura di votazione

1. Le decisioni sono prese a maggioranza dei membri del comitato, su proposta del presidente.
2. Su richiesta di un membro, il risultato della votazione è riportato nel verbale.
3. Su proposta di un membro, la votazione può avvenire a scrutinio segreto.

Articolo 11

Verbali e ordine del giorno

1. Viene redatto un verbale di ogni riunione del comitato. Il verbale è redatto nelle lingue di lavoro del comitato e specifica le decisioni adottate in merito a ciascun punto dell'ordine del giorno.
2. Il progetto di verbale è redatto dal segretariato sotto la supervisione del presidente ed è sottoposto ai membri del comitato per adozione in occasione della riunione successiva.
3. Ciascun membro può chiedere che il progetto di verbale sia modificato al momento dell'adozione. I membri possono inoltre chiedere che siano allegati al verbale dichiarazioni scritte o documenti ritenuti utili.



4. Il verbale e l'ordine del giorno possono essere resi pubblici, se il comitato decide in tal senso.

Articolo 12

Segretariato

1. In conformità dell'articolo 15, paragrafo 8, del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013, nell'adempimento dei suoi compiti il comitato è assistito da un segretariato. Il segretariato, che opera in completa indipendenza sotto la presidenza del comitato e dei suoi membri, garantisce che il lavoro del comitato sia effettuato correttamente. Nello svolgimento delle proprie funzioni di controllo, i membri del comitato non sollecitano né accettano istruzioni da alcun governo, istituzione, organo o organismo.

2. A tutela della sua indipendenza, il segretariato è assicurato dalla Commissione europea in stretta collaborazione con il comitato. Il comitato comunica alla Commissione le esigenze del segretariato in termini di personale e di mezzi idonei a consentire lo svolgimento dei compiti del comitato e a garantire la continuità delle sue attività.

3. Prima di nominare i membri del personale del segretariato, il comitato di vigilanza è consultato e si tiene conto delle sue osservazioni. Questo è assicurato tramite un membro del comitato designato a partecipare in veste di osservatore al panel organizzato dalla Commissione per l'assunzione del personale da assegnare al segretariato.

4. Il capo del segretariato rende conto al presidente del comitato. Il capo del segretariato coordina i lavori del segretariato ed è responsabile della gestione amministrativa e dell'esecuzione del bilancio del comitato e del suo segretariato.

Il comitato designa tra i suoi membri i partecipanti alla procedura di selezione del capo del segretariato. I membri del comitato designati informano il comitato, in sessione plenaria, dei lavori svolti dalle commissioni giudicatrici e dei risultati finali.

5. Il comitato valuta periodicamente il lavoro del capo e dei membri del segretariato.

6. Il personale del segretariato è tenuto alla riservatezza per quanto riguarda le informazioni in suo possesso e si astiene da qualsivoglia divulgazione non autorizzata di informazioni ricevute nell'esercizio dei propri compiti. Tale obbligo sussiste anche dopo la cessazione dall'incarico. Qualora il comitato apprenda che un membro del segretariato ha violato l'obbligo di riservatezza, il presidente del comitato ne informa la Commissione affinché siano presi i provvedimenti opportuni.

7. Il segretariato contribuisce all'efficiente svolgimento dei compiti del comitato volti a rafforzare l'indipendenza dell'OLAF, in particolare la sua funzione di controllo. A tal fine il segretariato assiste il presidente nelle fasi di preparazione e svolgimento delle riunioni. Il segretariato prepara un progetto di ordine del giorno per ciascuna riunione, predispone il progetto di verbale delle riunioni, fornisce ai membri del comitato le informazioni e i documenti relativi a tutte le loro attività, partecipa, sotto la responsabilità del presidente, alla redazione dei testi e fornisce assistenza di carattere generale ai membri del comitato, in particolare quando operano in qualità di relatori. A tale scopo i membri del segretariato partecipano, se necessario, a riunioni con i relatori per lo svolgimento di detti compiti.

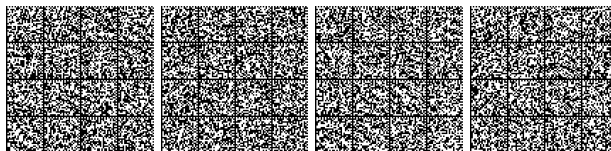
TITOLO III

ESERCIZIO DELLE COMPETENZE

Articolo 13

Attività di controllo del comitato di vigilanza

1. Il comitato esamina le informazioni inviategli periodicamente dal direttore generale dell'OLAF sulle attività dell'OLAF. Il comitato formula altresì pareri su tali informazioni, agendo di propria iniziativa o su richiesta del direttore generale ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013.

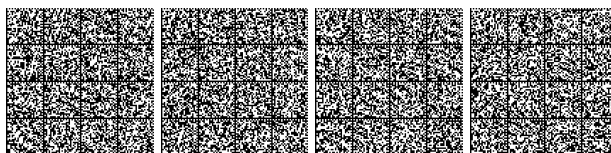


2. In conformità dell'articolo 17, paragrafo 5, del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013, il comitato è periodicamente informato delle attività dell'OLAF, dei relativi risultati e dei provvedimenti conseguenti. Il comitato può formulare osservazioni in merito, senza tuttavia interferire nello svolgimento delle indagini in corso.
3. Il comitato esamina la durata delle indagini dell'OLAF e, per quelle in corso da più di 12 mesi, i motivi che non permettono ancora di concludere l'indagine, ripetendo successivamente tale esame con cadenza semestrale. Il comitato esamina inoltre le ragioni proposte dall'OLAF nonché le misure correttive previste dallo stesso per accelerare le indagini, e dedica particolare attenzione a tale questione nei pareri indirizzati al direttore generale dell'OLAF.
4. Il comitato esamina i casi in cui un'istituzione, un organo o un organismo non ha dato seguito alle raccomandazioni del direttore generale, nonché le circostanze in cui il lavoro degli investigatori dell'OLAF è stato ostacolato, ritardato o impedito, allo scopo di prendere le opportune misure.
5. Il comitato prende in esame i casi in cui sono state trasmesse informazioni alle autorità giudiziarie degli Stati membri o alla Procura europea e controlla il seguito dato alle raccomandazioni del direttore generale dell'OLAF. Il comitato può formulare pareri su tali questioni indirizzati al direttore generale dell'OLAF.
6. Assistendo il direttore generale dell'OLAF nell'assolvimento dei suoi compiti, il comitato può formulare pareri sul contributo dell'OLAF all'elaborazione e allo sviluppo dei metodi di lotta contro la frode nonché contro ogni altra attività illecita lesiva degli interessi finanziari dell'UE.
7. Il comitato formula un parere sugli orientamenti in merito alle procedure di indagine che devono essere adottate dal direttore generale dell'OLAF e su ogni modifica successiva.
8. Il comitato formula un parere sugli accordi di lavoro tra l'OLAF e la Procura europea e su ogni modifica di tali accordi.
9. Il comitato può esprimere un parere nelle circostanze in cui il direttore generale dell'OLAF decide di differire la comunicazione alla persona interessata circa l'avvio di un'indagine dell'OLAF ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013.
10. Il comitato può esprimere qualsiasi altro parere che ritenga necessario per adempiere al suo mandato ai sensi del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013.
11. In ognuno di tali casi, e per adempiere i suoi compiti di controllo, il presidente del comitato, sulla base di criteri predefiniti e in accordo con il relatore designato, indica al capo del segretariato i fascicoli OLAF ai quali deve essere consentito l'accesso, ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013.

Articolo 14

Accesso alle informazioni correlate al caso

1. Nell'ambito delle sue competenze, il comitato dispone dell'accesso diretto alle informazioni e ai documenti correlati al fascicolo e che il comitato considera necessari allo svolgimento dei suoi compiti. Ciò avviene tramite l'accesso al sistema di gestione dei fascicoli dell'OLAF, elettronico o di altro genere, direttamente e secondo le stesse condizioni di cui si avvale l'OLAF. La forma specifica dell'accesso diretto è definita negli accordi di lavoro convenuti con il direttore generale dell'OLAF.
2. Ogni qual volta il comitato dispone dell'accesso diretto al sistema di gestione dei fascicoli dell'OLAF, esso accede senza interferire con lo svolgimento di indagini dell'OLAF in corso e nella piena osservanza dei principi di necessità e di proporzionalità nonché dei requisiti di riservatezza e protezione dei dati.
3. I membri del comitato e il personale autorizzato del segretariato accedono al sistema di gestione dei fascicoli dell'OLAF dopo avere effettuato una valutazione della necessità di tale accesso in base ai dati riportati dall'OLAF. Le decisioni in merito all'accesso al sistema di gestione dei fascicoli dell'OLAF sono riportate a verbale e notificate all'OLAF.



Articolo 15

Accesso diretto al sistema di gestione dei fascicoli dell'OLAF

1. Ai fini dell'articolo 14, il presidente del comitato e/o il capo del segretariato hanno diritti di amministratore, secondo regole convenute con l'OLAF, ai fini dell'accesso al sistema di gestione dei fascicoli dell'OLAF.
2. Il presidente del comitato e/o il capo del segretariato possono consentire l'accesso al sistema di gestione dei fascicoli dell'OLAF, caso per caso, alle persone seguenti:
 - a) un membro del comitato in qualità di relatore;
 - b) uno o più membri del personale del segretariato incaricati di assistere e consigliare il relatore nei suoi compiti;
 - c) un membro del personale del segretariato incaricato dell'assistenza al relatore sotto l'aspetto amministrativo.

Articolo 16

Informazioni supplementari

Il comitato richiede informazioni supplementari all'OLAF ogni qual volta lo ritenga necessario per lo svolgimento dei suoi compiti.

Articolo 17

Controlli, studi e consulenze

1. Nell'ambito delle sue competenze, il comitato può svolgere ogni controllo appropriato, condurre qualsiasi studio e sollecitare le consulenze che ritenga necessarie. Il comitato può inoltre chiedere l'assistenza di funzionari o di altri agenti dell'OLAF o di istituzioni, organi od organismi dell'UE e dei suoi Stati membri. Nel fare ciò, il comitato non consentirà a dette persone l'accesso alle informazioni e ai documenti correlati al fascicolo che sono archiviati nel sistema di gestione dei fascicoli dell'OLAF.
2. Per quanto attiene alle informazioni pervenute a norma dell'articolo 22 bis dello statuto dei funzionari dell'Unione europea, il presidente del comitato riferisce al riguardo al comitato, in modo che tali informazioni possano essere vagliate. Svolta questa analisi preliminare, il comitato, se necessario, trasmette le informazioni al servizio competente.

Articolo 18

Relazione sulle attività

1. In conformità dell'articolo 15, paragrafo 9, del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013, il comitato adotta ogni anno almeno una relazione sulle attività e la trasmette alle istituzioni dell'UE.
2. Tale relazione verte sulle attività svolte nell'esercizio delle competenze del comitato e comprende una valutazione delle attività dell'OLAF nonché dell'attuazione del suo programma annuale, in particolare per quanto riguarda l'indipendenza dell'OLAF, l'applicazione delle garanzie procedurali e la durata delle indagini.
3. In linea di principio, la relazione sulle attività è redatta durante il primo semestre di ogni anno relativamente all'anno precedente ed è presentata al comitato da uno o più relatori.
4. Il comitato prende le misure necessarie per la pubblicazione della sua relazione sulle attività nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, dopo averla trasmessa al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alla Corte dei conti.



Articolo 19

Procedura di parere per la nomina del direttore generale dell'OLAF

1. Il comitato esamina la procedura di nomina del direttore generale dell'OLAF.
2. Il comitato nomina il membro o i membri che rappresenteranno il comitato durante l'intera procedura di selezione.
3. Allo scopo di formulare un parere sulla procedura di selezione della Commissione, il comitato partecipa in qualità di osservatore al processo di selezione tramite il membro o i membri nominati a tal fine nella sessione plenaria del comitato.
4. Dopo essere stato consultato sull'avviso di posto vacante, sui criteri di selezione applicati e sui risultati della procedura di selezione, il comitato formula un parere indirizzato alla Commissione.
5. Il parere esprime la valutazione del comitato sulla procedura, come previsto all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013, ed è trasmesso alle istituzioni dell'UE.

Articolo 20

Indipendenza, procedura disciplinare e revoca dell'immunità applicabili al direttore generale dell'OLAF

1. Il direttore generale dell'OLAF informa il comitato in ordine a qualsiasi misura, istruzione, minaccia o promessa di natura tale da mettere in causa la sua indipendenza.
2. Il comitato, su propria iniziativa o su iniziativa del direttore generale, formula un parere in merito alla questione di cui è investito.
3. Quando è consultato dalla Commissione a norma dell'articolo 17, paragrafo 9, del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 in merito ad una procedura disciplinare o a una revoca dell'immunità nei confronti del direttore generale dell'OLAF, il comitato formula un parere motivato. A tal fine il comitato richiede alla Commissione e al direttore generale dell'OLAF tutte le informazioni e i documenti necessari.

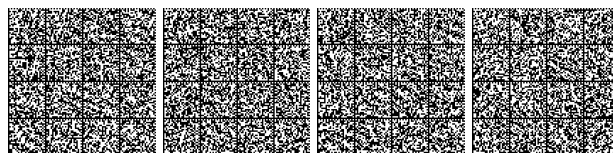
Articolo 21

Riservatezza e trattamento dei dati personali

1. I membri sono vincolati dal segreto professionale e si astengono da ogni divulgazione non autorizzata di informazioni di cui siano venuti a conoscenza nell'esercizio dei propri compiti. Essi sono tenuti all'osservanza di tale obbligo anche dopo la cessazione del loro mandato nel comitato. Il presente paragrafo non si applica se le informazioni sono già state rese pubbliche o accessibili al pubblico legalmente.
2. Il comitato provvede affinché sia applicato il regolamento (UE) 2018/1725 ⁽³⁾. Nell'applicazione di tale regolamento il comitato e il segretariato cooperano strettamente con il responsabile della protezione dei dati dell'OLAF e con il segretariato del comitato, nel rispetto delle norme di attuazione adottate il 9 luglio 2019 ⁽⁴⁾.
3. Il segretariato del comitato, rappresentato dal capo del segretariato, agisce quale «titolare del trattamento».

⁽³⁾ Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1725>.

⁽⁴⁾ Decisione del direttore generale dell'OLAF che adotta norme di attuazione riguardanti il responsabile della protezione dei dati per l'OLAF e il segretariato del comitato di vigilanza, ARES(2019) 4393452.



4. Il segretariato del comitato pubblica sul proprio sito web informative sulla protezione dei dati che forniscono a tutti i soggetti interessati informazioni sulle attività riconducibili al trattamento dei loro dati personali, conformemente all'articolo 16 del regolamento (UE) 2018/1725. Il segretariato fornisce a tutti i soggetti interessati, con i quali interagisce direttamente nel contesto di un'attività di trattamento, un'informativa in conformità dell'articolo 15 del regolamento (UE) 2018/1725.

5. I dati personali sono conservati per non più di cinque anni dal ricevimento nell'ambito della richiesta di informazioni generali, a meno che non riguardino attività di controllo del comitato e relative attività successive, nel qual caso sono conservati per non più di dieci anni dopo il completamento dell'attività in questione.

Articolo 22

Bilancio

1. Ogni anno, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, della decisione 1999/352/CE della Commissione ⁽⁵⁾, il comitato formula un parere sul progetto preliminare di bilancio presentato dal direttore generale dell'OLAF prima della trasmissione alla direzione generale Bilancio della Commissione.

2. Il segretariato redige le proposte di bilancio annuali del comitato, che sono trasmesse alla Commissione previa approvazione da parte del comitato.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 23

Revisione e modifica

Ciascun membro del comitato può in ogni momento proporre modifiche del regolamento interno, presentandole per iscritto al presidente. Le modifiche sono sottoposte a votazione durante la prima riunione successiva alla presentazione, conformemente alla procedura di voto di cui all'articolo 9.

Articolo 24

Rapporti con il controllore delle garanzie procedurali

Il presente regolamento interno può essere sottoposto a revisione dopo la nomina del controllore delle garanzie procedurali.

A seguito di tale nomina, il comitato concorda con il controllore tutte le modalità pratiche utili necessarie per dare esecuzione al regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 in ordine al meccanismo di reclamo e agli obblighi di segnalazione del controllore.

Articolo 25

Entrata in vigore e pubblicazione

Il presente regolamento interno entra in vigore il giorno successivo all'adozione da parte del comitato. Esso sostituisce il precedente regolamento interno pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nel 2011 ⁽⁶⁾.

Dopo l'adozione, il comitato provvede alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

⁽⁵⁾ 1999/352/CE, CECA, Euratom: decisione della Commissione, del 28 aprile 1999, che istituisce l'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) [notificata con il numero SEC(1999) 802] (GU L 136 del 31.5.1999, pag. 20).

⁽⁶⁾ GU L 308 del 24.11.2011, pag. 114.



REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2021/1429 DELLA COMMISSIONE**del 31 maggio 2021****che modifica il regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati sui veicoli pesanti nuovi che devono essere monitorati e comunicati dagli Stati membri****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 1, lettera a),

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di fornire un'analisi approfondita a norma dell'articolo 10 del regolamento (UE) 2018/956, è necessario disporre di dati che consentano di identificare i veicoli pesanti immatricolati come «veicoli per uso speciale» ai sensi dell'allegato I, parte A, punto 2.2, del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ e di determinare le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore ai fini del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾. Tali dati sono registrati alla voce 51 del certificato di conformità di un veicolo pesante di nuova immatricolazione. Occorre pertanto adeguare le prescrizioni relative ai dati specificati nell'allegato I, parte A, del regolamento (UE) 2018/956 per quanto riguarda i dati che devono essere monitorati e comunicati dagli Stati membri.
- (2) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2018/956,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Modifica del regolamento (UE) 2018/956**

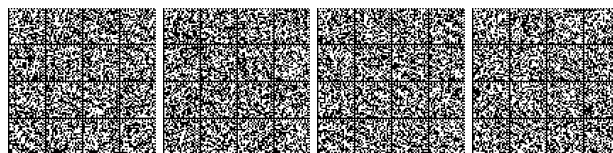
All'allegato I, parte A, del regolamento (UE) 2018/956 è aggiunta la lettera o) seguente:

- «o) per i veicoli per uso speciale immatricolati fino al 30 giugno 2021 se disponibile e per quelli immatricolati a partire dal 1° luglio 2021 in tutti i casi, la designazione indicata alla voce 51 del certificato di conformità.».

⁽¹⁾ GU L 173 del 9.7.2018, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).



*Articolo 2***Entrata in vigore**

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

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

Fatto a Bruxelles, il 31 maggio 2021

Per la Commissione

La presidente

Ursula VON DER LEYEN

21CE2439



REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2021/1430 DELLA COMMISSIONE

del 31 maggio 2021

che integra il regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio precisando i dati che gli Stati membri sono tenuti a comunicare ai fini della verifica delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ stabilisce regole per la conformità in servizio di veicoli e motori, la durabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, i sistemi diagnostici di bordo del veicolo e la misura del consumo di combustibile e delle emissioni di CO₂.
- (2) A norma dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/956, la Commissione è tenuta a monitorare, ove disponibili, i risultati delle prove su strada effettuate nell'ambito del regolamento (CE) n. 595/2009 per verificare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi.
- (3) Il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione ⁽³⁾ integra il quadro giuridico per l'omologazione dei veicoli a motore e dei motori per quanto riguarda le emissioni e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo di cui al regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione ⁽⁴⁾. In particolare, il regolamento (UE) 2017/2400 stabilisce le norme per il rilascio delle licenze per l'utilizzo di uno strumento di simulazione al fine di determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli nuovi che devono essere venduti, immatricolati o messi in circolazione nell'Unione e per l'utilizzo di tale strumento di simulazione e la dichiarazione dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante così determinati.
- (4) Per comprendere a fondo le prove su strada ai fini della verifica delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi occorre un'analisi dei verbali di prova.
- (5) Qualora la procedura di prova di verifica su strada non venga superata, sono necessarie ulteriori informazioni sulle cause, sul seguito dato e sui risultati delle indagini per determinare la causa del mancato superamento.
- (6) Sono inoltre necessarie informazioni sul modo in cui i diversi verbali di prova sono collegati alla stessa famiglia di veicoli oggetto dell'indagine.
- (7) Per consentire alla Commissione di ricevere tempestivamente i dati necessari al monitoraggio dei risultati delle prove su strada a norma dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/956 e per preparare la relazione annuale a norma dell'articolo 10 di tale regolamento, è opportuno specificare entro quale termine le autorità competenti degli Stati membri sono tenute a comunicare tali dati,

⁽¹⁾ GU L 173 del 9.7.2018, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione (GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e recante modifica degli allegati I e III della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 167 del 25.6.2011, pag. 1).



HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Dati da comunicare

Ai fini dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/956, le autorità competenti degli Stati membri comunicano i seguenti dati:

- a) i verbali di prova di cui all'articolo 20, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, al più tardi un mese dopo che il costruttore del veicolo li ha trasmessi all'autorità di omologazione;
- b) informazioni su un'indagine volta a determinare la causa del mancato superamento di una procedura di prova di verifica di cui all'articolo 20, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento (UE) 2017/2400, al più tardi un mese dopo l'inizio dell'indagine;
- c) i risultati di un'indagine di cui all'articolo 20, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento (UE) 2017/2400, comprese le informazioni sulle cause del mancato superamento di prove determinate conformemente al secondo comma di tale articolo connesse alla certificazione di componenti, entità tecniche indipendenti e sistemi o al funzionamento dello strumento di simulazione, al più tardi un mese dopo che l'autorità di omologazione ha determinato la causa del mancato superamento della prova;
- d) i verbali di prova di cui all'articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2017/2400 recanti il numero del certificato relativo alle proprietà correlate alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante di una famiglia di resistenza aerodinamica per cui sono stati redatti, al più tardi un mese dopo che il costruttore ha fornito tali verbali all'autorità di omologazione;
- e) per ciascun certificato delle proprietà correlate alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante di una famiglia di resistenza aerodinamica, rilasciato, esteso, rifiutato o revocato, i documenti di cui all'allegato VIII, appendici 1 e 2, del regolamento (UE) 2017/2400, compresi gli allegati, al più tardi un mese dopo che tali documenti sono stati redatti o ricevuti dall'autorità di omologazione.

Articolo 2

Entrata in vigore

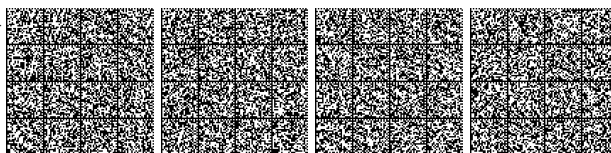
Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 31 maggio 2021

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

21CE2440



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/1431 DELLA COMMISSIONE

del 1° settembre 2021

relativo all'autorizzazione della muramidasi prodotta da *Trichoderma reesei* DSM 32338 come additivo per mangimi destinati a suinetti svezzati (titolare dell'autorizzazione DSM Nutritional Products Ltd., rappresentata nell'Unione da DSM Nutritional Products Sp. z o.o.)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1831/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2003, sugli additivi destinati all'alimentazione animale ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1831/2003 disciplina l'autorizzazione degli additivi destinati all'alimentazione animale e definisce i motivi e le procedure per il rilascio di tale autorizzazione.
- (2) A norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1831/2003 è stata presentata una domanda di autorizzazione della muramidasi prodotta da *Trichoderma reesei* DSM 32338. La domanda era corredata delle informazioni dettagliate e dei documenti prescritti all'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1831/2003.
- (3) La domanda riguarda l'autorizzazione della muramidasi prodotta da *Trichoderma reesei* DSM 32338 come additivo per mangimi destinati a suinetti svezzati, da classificare nella categoria «additivi zootecnici» e nel gruppo funzionale «altri additivi zootecnici».
- (4) Nel parere del 27 gennaio 2021 ⁽²⁾ l'Autorità europea per la sicurezza alimentare («l'Autorità») ha concluso che, alle condizioni d'uso proposte, la muramidasi prodotta da *Trichoderma reesei* DSM 32338 non ha un'incidenza negativa sulla salute degli animali, sulla sicurezza dei consumatori o sull'ambiente. L'Autorità ha concluso che l'additivo dovrebbe essere considerato un potenziale sensibilizzante delle vie respiratorie e della pelle nonché un potenziale irritante per la pelle e per gli occhi. La Commissione ritiene pertanto che debbano essere adottate misure di protezione adeguate al fine di evitare effetti nocivi per la salute umana, in particolare per quanto concerne gli utilizzatori di tale additivo. L'Autorità ha inoltre concluso che l'additivo può risultare efficace come additivo zootecnico nei suinetti svezzati. L'Autorità non ritiene necessarie prescrizioni specifiche per il monitoraggio successivo all'immissione sul mercato. Essa ha verificato anche la relazione sul metodo di analisi dell'additivo per mangimi negli alimenti per animali presentata dal laboratorio di riferimento istituito dal regolamento (CE) n. 1831/2003.
- (5) La valutazione della muramidasi prodotta da *Trichoderma reesei* DSM 32338 dimostra che sono soddisfatte le condizioni di autorizzazione stabilite all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1831/2003. È pertanto opportuno autorizzare l'utilizzo di tale preparato come specificato nell'allegato del presente regolamento.
- (6) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il preparato specificato nell'allegato, appartenente alla categoria «additivi zootecnici» e al gruppo funzionale «altri additivi zootecnici», è autorizzato come additivo nell'alimentazione animale alle condizioni indicate in tale allegato.

⁽¹⁾ GU L 268 del 18.10.2003, pag. 29.

⁽²⁾ EFSA Journal 2021;19(3):6452.



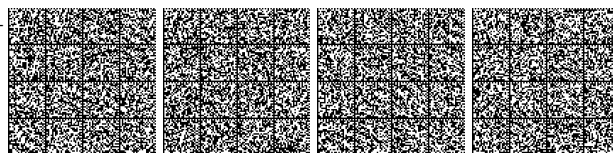
Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 1° settembre 2021

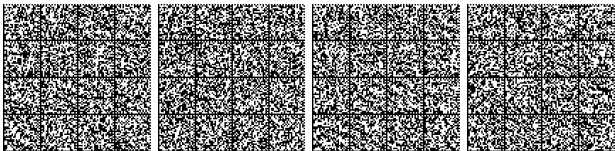
Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN



ALLEGATO

Numero di identificazione dell'additivo	Nome del titolare dell'autorizzazione	Additivo	Composizione, formula chimica, descrizione, metodo di analisi	Specie o categoria di animali	Età massima	Tenore minimo	Tenore massimo	Altre disposizioni	Fine del periodo di autorizzazione
						Unità di attività/kg di mangime completo con un tasso di umidità del 12 %			
Categoria: additivi zootecnici. gruppo funzionale: altri additivi zootecnici (miglioramento del rapporto mangime/peso).									
4d16	DSM Nutritional Products Ltd., rappresentata nell'Unione europea da DSM Nutritional Products Sp. z o. o.	Muramidasi (EC 3.2.1.17)	Composizione dell'additivo Preparato di muramidasi (EC 3.2.1.17) (lisozima) prodotta da <i>Trichoderma reesei</i> (DSM 32338) con un'attività minima di 60 000 LSU(F) ⁽¹⁾ /g Forma solida e liquida	Suinetti (svezziati)	-	50 000 LSU(F)	65 000 LSU(F)	1. Nelle istruzioni per l'uso dell'additivo e delle premiscele indicare le condizioni di conservazione e la stabilità al trattamento termico. 2. Gli operatori del settore dei mangimi devono adottare procedure operative e misure organizzative al fine di evitare i rischi cui possono essere esposti gli utilizzatori dell'additivo e delle premiscele. Se questi rischi non possono essere eliminati o ridotti al minimo mediante tali procedure e misure, l'additivo e le premiscele devono essere utilizzati con dispositivi di protezione individuale, tra cui mezzi di protezione degli occhi, della pelle e delle vie respiratorie.	22.9.2031
			Caratterizzazione della sostanza attiva Muramidasi (EC 3.2.1.17) (lisozima) prodotta da <i>Trichoderma reesei</i> (DSM 32338)						
			Metodo di analisi ⁽²⁾ Per la quantificazione del tenore di muramidasi: metodo di prova enzimatico, basato sulla fluorescenza, che determina la depolimerizzazione, catalizzata da enzima, di un preparato di peptidoglicano marcato con fluoresceina a pH 6,0 e 30 °C.						
⁽¹⁾ 1 LSU(F) è il quantitativo di enzima che aumenta la fluorescenza di 12,5 µg/ml di peptidoglicano marcato con fluoresceina al minuto a pH 6,0 e 30 °C per un valore corrispondente alla fluorescenza di circa 0,06 nmol di isotiocianato di fluoresceina isomero. ⁽²⁾ Informazioni dettagliate sui metodi di analisi sono disponibili al seguente indirizzo del laboratorio di riferimento: https://ec.europa.eu/jrc/en/eurl/feed-additives/evaluation-reports.									

21CE2441



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/1432 DELLA COMMISSIONE**del 1° settembre 2021**

che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di alcuni tipi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea ⁽¹⁾ (il «regolamento di base»), in particolare l'articolo 11, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA**1.1. Inchieste precedenti e misure in vigore**

- (1) Sulla base di un'inchiesta antidumping («l'inchiesta iniziale») il Consiglio ha istituito con il regolamento (CE) n. 383/2009 del Consiglio ⁽²⁾, modificato dal regolamento di esecuzione (UE) n. 986/2012 ⁽³⁾, un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di alcuni tipi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della Repubblica popolare cinese («Cina»).
- (2) Le misure hanno assunto la forma di un'aliquota del dazio ad valorem del 46,2 %, fatta eccezione per Kiswire Qingdao Ltd (0 %) e per Ossen Innovation Materials Co. Joint Stock Company Ltd e Ossen Jiujiang Steel Wire Cable Co. Ltd (aliquota del 31,1 % per entrambe).
- (3) In seguito a un primo riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, la Commissione, con il regolamento di esecuzione (UE) 2015/865 della Commissione ⁽⁴⁾, modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/1382 della Commissione ⁽⁵⁾, ha mantenuto le misure in vigore.

1.2. Domanda di riesame in previsione della scadenza

- (4) In seguito alla pubblicazione di un avviso di imminente scadenza ⁽⁶⁾ di alcune misure antidumping in vigore sulle importazioni di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della Repubblica popolare cinese («RPC» o «Cina»), la Commissione ha ricevuto una domanda di riesame a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base.
- (5) La domanda è stata presentata il 28 febbraio 2020 dallo European Stress Information Service («ESIS» o «il richiedente»), che rappresenta oltre il 25 % della produzione totale dell'Unione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso.

⁽¹⁾ GU L 176 del 30.6.2016, pag. 21.

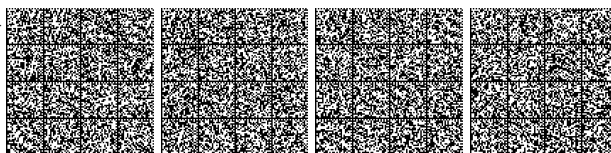
⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 383/2009 del Consiglio, del 5 maggio 2009, che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di alcuni tipi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della Repubblica popolare cinese (GU L 118 del 13.5.2009, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 986/2012 del Consiglio, del 22 ottobre 2012, che chiarisce l'ambito di applicazione dei dazi antidumping definitivi istituiti dal regolamento (CE) n. 383/2009 sulle importazioni di determinati fili e trefoli per cemento armato precompresso e postcompresso, originari della Repubblica popolare cinese (GU L 297 del 26.10.2012, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/865 della Commissione, del 4 giugno 2015, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di alcuni tipi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della Repubblica popolare cinese facendo seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009 (GU L 139 del 5.6.2015, pag. 12).

⁽⁵⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/1382 della Commissione, del 2 settembre 2019, che modifica alcuni regolamenti che istituiscono misure antidumping o antisovvenzioni su determinati prodotti di acciaio soggetti a misure di salvaguardia (GU L 227 del 3.9.2019, pag. 1).

⁽⁶⁾ Avviso di imminente scadenza di alcune misure antidumping (GU C 322 del 26.9.2019, pag. 5).



- (6) La domanda era motivata dal fatto che la scadenza delle misure avrebbe implicato il rischio di persistenza o reiterazione del dumping e del pregiudizio per l'industria dell'Unione.
- (7) Avendo stabilito, previa consultazione del comitato istituito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento di base, che esistevano elementi di prova sufficienti per l'apertura di un riesame in previsione della scadenza, il 4 giugno 2020 la Commissione, sulla base dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, ha avviato un riesame in previsione della scadenza riguardante le importazioni di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della RPC. La Commissione ha pubblicato un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁷⁾ («l'avviso di apertura»).

1.3. Parti interessate

- (8) Nell'avviso di apertura la Commissione ha invitato le parti interessate a contattarla al fine di partecipare all'inchiesta. La Commissione ha inoltre espressamente informato dell'apertura del riesame in previsione della scadenza il richiedente, altri produttori noti dell'Unione, i produttori esportatori, gli importatori e gli utilizzatori dell'Unione notoriamente interessati nonché le autorità cinesi, invitandoli a partecipare.
- (9) Tutte le parti interessate hanno avuto l'opportunità di presentare osservazioni sull'apertura del riesame e di chiedere un'audizione con la Commissione e/o il consigliere-auditore nei procedimenti in materia commerciale.

1.4. Campionamento

- (10) Nell'avviso di apertura la Commissione ha affermato che avrebbe potuto ricorrere al campionamento delle parti interessate, conformemente all'articolo 17 del regolamento di base.

1.4.1. Campionamento dei produttori dell'Unione

- (11) Nell'avviso di apertura la Commissione ha comunicato di aver selezionato a titolo provvisorio un campione di produttori dell'Unione. In conformità dell'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento di base, la Commissione ha selezionato il campione in base al massimo volume rappresentativo delle vendite e della produzione nell'Unione che potesse essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile, assicurando anche la rappresentatività geografica. Il campione era costituito da tre produttori dell'Unione. I produttori dell'Unione inclusi nel campione rappresentavano il 46 % della produzione totale stimata dell'Unione nel periodo dell'inchiesta di riesame. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni in merito al campione provvisorio, senza ricevere tuttavia alcuna osservazione. Il campione provvisorio è stato quindi confermato ed è considerato rappresentativo dell'industria dell'Unione.

1.4.2. Campionamento dei produttori esportatori e degli importatori indipendenti

- (12) Al fine di consentire alla Commissione di decidere se fosse necessario ricorrere al campionamento per quanto riguarda i produttori esportatori cinesi e gli importatori indipendenti dell'Unione, tali parti sono state invitate a manifestarsi e a fornire alla Commissione le informazioni richieste nell'avviso di apertura. La Commissione ha inoltre chiesto alla missione della Cina presso l'Unione di individuare e/o contattare altri eventuali produttori esportatori che potessero essere interessati a partecipare all'inchiesta. Dato che nessuna di queste parti si è manifestata, non è stato tuttavia necessario ricorrere al campionamento per i produttori esportatori né per gli importatori indipendenti. Poiché è mancata una collaborazione da parte dei produttori cinesi, le conclusioni relative alle importazioni dalla RPC sono state elaborate sulla base dei dati disponibili ai sensi dell'articolo 18 del regolamento di base.

(7) Avviso di apertura di un riesame in previsione della scadenza delle misure antidumping applicabili alle importazioni di alcuni tipi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della Repubblica popolare cinese (GU C 185 del 4.6.2020, pag. 5).



1.5. Questionari e visite di verifica

- (13) La Commissione ha inviato questionari ai produttori dell'Unione inclusi nel campione, nonché al governo della Cina («governo della RPC»). Gli stessi questionari e i questionari per importatori, utilizzatori e produttori esportatori sono anche stati resi disponibili online ^(*) il giorno dell'apertura.
- (14) La Commissione ha ricevuto risposte al questionario dai tre produttori dell'Unione inclusi nel campione e dall'associazione dei produttori dell'Unione (ESIS).
- (15) In considerazione dell'epidemia di COVID-19 e delle misure di confinamento messe in atto da vari Stati membri, la Commissione non ha potuto effettuare le visite di verifica a norma dell'articolo 16 del regolamento di base. La Commissione ha invece effettuato controlli incrociati a distanza di tutte le informazioni ritenute necessarie ai fini delle risultanze, in linea con l'avviso sulle conseguenze dell'epidemia di COVID-19 sulle inchieste antidumping e antisovvenzioni ^(*). La Commissione ha effettuato controlli incrociati a distanza dei produttori dell'Unione inclusi nel campione indicati di seguito:
- D&D Drótáru Ipari és Kereskedelmi, Miskolc, Ungheria;
 - Nedri Spanstaal BV, Venlo, Paesi Bassi;
 - Global Special Steel Products SAU, Santander, Spagna.

1.6. Fase successiva della procedura

- (16) Il 5 luglio 2021 la Commissione ha divulgato i fatti e le considerazioni principali in base ai quali intendeva mantenere in vigore i dazi antidumping. A tutte le parti è stato concesso un periodo di tempo entro il quale potevano presentare osservazioni sulla divulgazione delle informazioni.
- (17) Ha presentato osservazioni il richiedente. Le osservazioni sono state debitamente esaminate e prese in considerazione dalla Commissione.

1.7. Periodo dell'inchiesta di riesame e periodo in esame

- (18) L'inchiesta relativa alla persistenza o alla reiterazione del dumping ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2019 e il 31 dicembre 2019 («il periodo dell'inchiesta di riesame»). L'esame delle tendenze utili per valutare il rischio della persistenza o della reiterazione del pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2016 e la fine del periodo dell'inchiesta di riesame («il periodo in esame»).

1.8. Recesso del Regno Unito dall'Unione

- (19) Il presente procedimento è stato avviato il 4 giugno 2020, ossia durante il periodo transitorio concordato tra il Regno Unito e l'UE nel quale il Regno Unito restava soggetto al diritto dell'Unione. Tale periodo si è concluso il 31 dicembre 2020. Con effetto dal 1° gennaio 2021, le società e le associazioni del Regno Unito quindi non potevano più essere considerate parti interessate nel presente procedimento.
- (20) Con una nota al fascicolo del 18 gennaio 2021, la Commissione ha invitato gli operatori del Regno Unito che ritenevano di poter essere ancora considerati parti interessate a contattarla. Nessuna società si è manifestata.
- (21) Al fine di allineare le serie di dati raccolti dalle parti interessate tenendo conto del fatto che il periodo transitorio era terminato e che il Regno Unito non era più soggetto al diritto dell'Unione, le parti interessate in questione sono state invitate a inviare una risposta al questionario riveduta sulla base dell'UE-27.

^(*) https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_details.cfm?id=2457

^(*) Avviso sulle conseguenze dell'epidemia di COVID-19 sulle inchieste antidumping e antisovvenzioni (GU C 86 del 16.3.2020, pag. 6).



2. PRODOTTO OGGETTO DEL RIESAME E PRODOTTO SIMILE

2.1. Prodotto oggetto del riesame

- (22) Il prodotto oggetto del riesame è costituito da fili non rivestiti di acciai non legati, fili zincati di acciai non legati e trefoli, rivestiti e no, di acciai non legati, composti da non più di 18 fili, contenenti, in peso, lo 0,6 % o più di carbonio, la cui sezione trasversale massima è superiore a 3 mm, attualmente classificati con i codici NC ex 7217 10 90, ex 7217 20 90, ex 7312 10 61, ex 7312 10 65 ed ex 7312 10 69 (codici TARIC 7217 10 90 10, 7217 20 90 10, 7312 10 61 91, 7312 10 65 91 e 7312 10 69 91) («il prodotto oggetto del riesame»). I trefoli galvanizzati (ma senza strati protettivi di altri materiali), composti da sette fili il cui filo centrale ha un diametro identico o superiore di meno del 3 % a quello degli altri sei fili, non sono assoggettati alle misure in vigore e non sono oggetto del presente riesame ⁽¹⁰⁾.
- (23) Il prodotto oggetto del riesame è usato prevalentemente dall'industria delle costruzioni nelle armature per calcestruzzo, ma altresì per elementi sospesi e ponti strallati. È fabbricato a partire da vergelle di acciaio ad alto tenore di carbonio che sono pulite, trafilate, riscaldate e — nel caso dei trefoli — avvolte elicoidalmente per ottenere specifiche caratteristiche in termini di diametro, resistenza e stabilità.

2.2. Prodotto simile

- (24) L'inchiesta ha dimostrato che i prodotti seguenti hanno le medesime caratteristiche fisiche e tecniche di base e le stesse applicazioni di base:
- il prodotto oggetto del riesame originario della Cina;
 - il prodotto fabbricato e venduto sul mercato interno della Cina;
 - il prodotto fabbricato e venduto nell'Unione dall'industria dell'Unione.
- (25) La Commissione ha concluso che tali prodotti sono prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

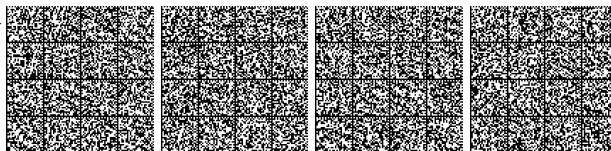
3. RISCHIO DI PERSISTENZA O REITERAZIONE DEL DUMPING

3.1. Osservazioni preliminari

- (26) Durante il periodo dell'inchiesta di riesame le importazioni del prodotto oggetto del riesame dalla RPC sono continuate, anche se a livelli molto inferiori rispetto al periodo dell'inchiesta iniziale (da gennaio 2007 a dicembre 2007). Secondo le statistiche di Comext (Eurostat), nel periodo dell'inchiesta di riesame le importazioni di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso dalla RPC rappresentavano meno dello 0,1 % del mercato dell'Unione rispetto a una quota di mercato dell'8,2 % durante l'inchiesta iniziale. Un livello della quota di mercato (meno dello 0,1 %) altrettanto basso è stato osservato durante il precedente riesame in previsione della scadenza. In termini assoluti, le importazioni dalla RPC sono diminuite drasticamente da quasi 86 918 tonnellate nel corso dell'inchiesta iniziale a 99 tonnellate durante il precedente riesame in previsione della scadenza e a 86 tonnellate durante l'attuale riesame in previsione della scadenza.
- (27) Come indicato al considerando 12, nessuno degli esportatori/produttori della RPC ha collaborato all'inchiesta. I produttori esportatori non hanno quindi fornito le risposte al questionario, compresi i dati relativi ai costi e ai prezzi all'esportazione, ai costi e ai prezzi praticati sul mercato interno, al consumo di materiali nel processo di produzione, alle spese generali di produzione, alla capacità, alla produzione, agli investimenti ecc. Analogamente, il governo della RPC e i produttori esportatori non hanno commentato gli elementi di prova contenuti nel fascicolo, tra cui il «documento di lavoro dei servizi della Commissione sulle distorsioni significative nell'economia della Repubblica popolare cinese ai fini delle inchieste di difesa commerciale» ⁽¹¹⁾ («la relazione»).

⁽¹⁰⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 986/2012 del Consiglio, del 22 ottobre 2012, che chiarisce l'ambito di applicazione dei dazi antidumping definitivi istituiti dal regolamento (CE) n. 383/2009 sulle importazioni di determinati fili e trefoli per cemento armato precompresso e postcompresso, originari della Repubblica popolare cinese (GU L 297 del 26.10.2012, pag. 1).

⁽¹¹⁾ Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations, 20 dicembre 2017, SWD(2017) 483 final/2.



- (28) La Commissione ha quindi informato le autorità della RPC che, data la mancanza di collaborazione, essa avrebbe potuto applicare l'articolo 18 del regolamento di base per quanto concerne le conclusioni relative alla RPC. Alla Commissione non è pervenuta alcuna osservazione.
- (29) Di conseguenza, conformemente all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento di base, le conclusioni relative al rischio della persistenza o della reiterazione del dumping per quanto riguarda la RPC sono state basate sui dati disponibili, in particolare sulle informazioni contenute nella domanda di riesame in previsione della scadenza e nelle comunicazioni delle parti interessate, in combinazione con altre fonti di informazione quali le statistiche commerciali sulle importazioni e sulle esportazioni (Eurostat e GTA) e l'OCSE ⁽¹²⁾, nonché i fornitori indipendenti di informazioni sui prezzi, notizie, dati, analisi e conferenze per l'industria siderurgica, quali Global Financials pubblicata da Dun & Bradstreet ⁽¹³⁾ e Global Trade Alert ⁽¹⁴⁾.

3.2. Persistenza del dumping delle importazioni durante il periodo dell'inchiesta di riesame

3.2.1. Procedura per la determinazione del valore normale a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base

- (30) Dati gli elementi di prova sufficienti disponibili all'apertura dell'inchiesta, che tendono a evidenziare, per quanto riguarda la RPC, l'esistenza di distorsioni significative a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base, la Commissione ha avviato l'inchiesta in merito a questo paese sulla base del medesimo articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.
- (31) Al fine di ottenere le informazioni ritenute necessarie ai fini dell'inchiesta in merito alle presunte distorsioni significative, la Commissione ha inviato un questionario al governo della RPC. Inoltre, al punto 5.3.2 dell'avviso di apertura, la Commissione ha invitato tutte le parti interessate a comunicare le loro osservazioni, nonché a fornire informazioni ed elementi di prova in merito all'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base, entro 37 giorni dalla data di pubblicazione di tale avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Entro la scadenza fissata non è pervenuta alcuna risposta al questionario da parte del governo della RPC né alcuna osservazione in merito all'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.
- (32) Al punto 5.3.2 dell'avviso di apertura, la Commissione ha altresì specificato che, in base alle informazioni di cui essa disponeva, un possibile paese terzo rappresentativo per la RPC in questo caso era l'India. A norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, il paese rappresentativo è selezionato ai fini della determinazione del valore normale sulla base di prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni. La Commissione ha inoltre dichiarato che avrebbe esaminato altri paesi rappresentativi eventualmente appropriati conformemente ai criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), primo trattino, del regolamento di base.
- (33) Il 18 settembre 2020 la Commissione ha informato le parti interessate con una nota («la prima nota») in merito alle fonti pertinenti che intendeva utilizzare per la determinazione del valore normale. In tale nota la Commissione ha fornito un elenco di tutti i fattori di produzione quali le materie prime, il lavoro e l'energia che potrebbero essere impiegati nella produzione del prodotto oggetto del riesame. Inoltre, sulla base dei criteri che guidano la scelta di prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni, la Commissione ha individuato alcuni possibili paesi rappresentativi, ossia Brasile, Malaysia e Turchia. La Commissione ha ricevuto osservazioni sulla prima nota dal richiedente in cui questi sosteneva che il Brasile sarebbe notevolmente meno sviluppato della RPC e quindi meno simile di Turchia e Malaysia in base a tale criterio. Inoltre i dati pubblici pertinenti ed esenti da distorsioni del Brasile per l'energia elettrica, il gas naturale e l'acqua non sembravano essere prontamente disponibili. Il richiedente ha altresì osservato che i dati estratti dal GTA per la vergella facevano riferimento al codice 7213 10, mentre il codice 7213 91 era più appropriato. La Commissione ha confermato che il codice SA 7213 91 corrispondeva al fattore di produzione della vergella e ha estratto i dati per il codice SA 7213 91 dal GTA. Secondo questa nuova estrazione di dati sulle importazioni, la selezione iniziale della Commissione di un potenziale paese rappresentativo era ancora valida. Il richiedente ha mantenuto rispetto alla domanda la sua posizione di includere l'India come paese rappresentativo idoneo, ma non ha presentato nuove argomentazioni. Non sono stati proposti altri paesi come candidati idonei.

⁽¹²⁾ https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=CIF_FOB_ITIC

⁽¹³⁾ <https://globalfinancials.com/index-admin.html>

⁽¹⁴⁾ <https://www.globaltradealert.org/>



- (34) Il 21 dicembre 2020 la Commissione ha informato le parti interessate con una seconda nota («la seconda nota») in merito alle fonti pertinenti che intendeva utilizzare per la determinazione del valore normale, utilizzando la Turchia come paese rappresentativo. Inoltre ha informato le parti interessate che avrebbe stabilito le spese generali, amministrative e di vendita («SGAV») e i profitti sulla base delle informazioni disponibili fornite da un produttore del paese rappresentativo, ossia Celik Halat Vetel Sanayii A.S. Non sono pervenute osservazioni in merito alla seconda nota.

3.2.2. Valore normale

- (35) In recenti inchieste riguardanti il settore siderurgico nella RPC (¹⁵), la Commissione ha riscontrato distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base. La Commissione ha concluso anche nell'ambito della presente inchiesta, sulla base degli elementi di prova disponibili, che fosse opportuno applicare l'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.
- (36) In tali inchieste la Commissione ha constatato l'esistenza di un intervento pubblico sostanziale nella RPC che falsa l'efficiente assegnazione delle risorse in conformemente ai principi di mercato (¹⁶). In particolare, la Commissione ha concluso che nel settore siderurgico, che fornisce la principale materia prima per fabbricare il prodotto oggetto del riesame, il governo della RPC non solo continua a detenere un livello elevato di proprietà ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), primo trattino, del regolamento di base (¹⁷), ma è anche in grado di interferire nella determinazione dei prezzi e dei costi attraverso la presenza dello Stato nelle imprese ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), secondo trattino, del regolamento di base (¹⁸). La Commissione ha notato inoltre che la presenza e l'intervento dello Stato nei mercati finanziari nonché nella fornitura di materie prime e materiali esercitano un ulteriore effetto distorsivo sul mercato. Nel complesso, il sistema di pianificazione della RPC comporta che le risorse siano concentrate in settori designati dal governo come strategici o comunque politicamente importanti, invece di essere assegnate in linea con le forze del mercato (¹⁹). La Commissione ha altresì concluso che il diritto fallimentare e il diritto patrimoniale cinese non funzionano correttamente, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), quarto trattino, del regolamento di base, con conseguenti distorsioni connesse in particolare al mantenimento in attività di imprese insolventi e alle modalità di assegnazione dei diritti d'uso dei terreni nella RPC (²⁰). Analogamente, la Commissione ha riscontrato distorsioni dei costi salariali nel settore siderurgico ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), quinto trattino, del regolamento di base (²¹), nonché distorsioni nei mercati finanziari ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), sesto trattino, del regolamento di base, in particolare per quanto riguarda l'accesso al capitale per gli attori societari nella RPC (²²).

(¹⁵) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/635 della Commissione, del 16 aprile 2021, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di taluni tubi saldati, di ferro o di acciaio non legato originari della Bielorussia, della Repubblica popolare cinese e della Russia a seguito di un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 132 del 19.4.2021, pag. 145) e regolamento di esecuzione (UE) 2020/508 della Commissione, del 7 aprile 2020, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di determinati fogli e rotoli (coils), di acciai inossidabili, laminati a caldo, originari dell'Indonesia, della Repubblica popolare cinese e di Taiwan (GU L 110 dell'8.4.2020, pag. 3).

(¹⁶) Cfr. regolamento di esecuzione (UE) 2021/635 della Commissione, considerando 149 e 150 e regolamento di esecuzione (UE) 2020/508 della Commissione, considerando 158 e 159.

(¹⁷) Cfr. regolamento di esecuzione (UE) 2021/635 della Commissione, considerando da 115 a 118 e regolamento di esecuzione (UE) 2020/508 della Commissione, considerando da 122 a 127.

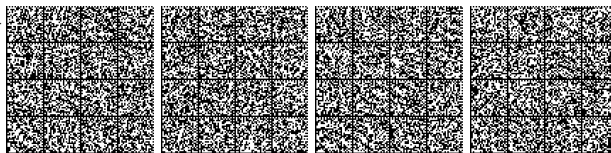
(¹⁸) Cfr. regolamento di esecuzione (UE) 2021/635 della Commissione, considerando da 119 a 122 e regolamento di esecuzione (UE) 2020/508 della Commissione, considerando da 128 a 132. Se da un lato si può ritenere che il diritto delle autorità statali pertinenti di nominare e revocare i dirigenti con responsabilità strategiche nelle imprese di proprietà dello Stato, previsto dalla normativa cinese, rifletta i diritti di proprietà corrispondenti, dall'altro lato le cellule del PCC nelle imprese, sia statali sia private, rappresentano un altro canale importante attraverso il quale lo Stato può interferire nelle decisioni commerciali. Secondo il diritto societario della RPC, in ogni società deve essere istituita un'organizzazione del PCC (con almeno tre membri del PCC, come specificato nella costituzione del partito) e la società deve garantire le condizioni necessarie per lo svolgimento delle attività organizzative del partito. Sembra che in passato questo requisito non sia sempre stato rispettato o applicato in modo rigoroso. Almeno a partire dal 2016, tuttavia, il PCC ha rafforzato, ponendolo come principio politico, il suo diritto di controllare le decisioni aziendali nelle imprese di proprietà dello Stato. Secondo quanto riportato, il PCC esercita pressioni anche sulle società private, affinché facciano del «patriottismo» una priorità e seguano la disciplina di partito. Nel 2017 è stata riferita la presenza di cellule del partito nel 70 % di circa 1,86 milioni di società private, in associazione a una crescente pressione affinché le organizzazioni del PCC abbiano l'ultima parola sulle decisioni aziendali all'interno delle rispettive società. Queste norme si applicano in generale in tutti i settori dell'economia cinese, compreso quello dei produttori di prodotti in acciai inossidabili laminati a freddo e dei fornitori dei loro materiali.

(¹⁹) Cfr. regolamento di esecuzione (UE) 2021/635 della Commissione, considerando da 123 a 129 e regolamento di esecuzione (UE) 2020/508 della Commissione, considerando da 133 a 138.

(²⁰) Cfr. regolamento di esecuzione (UE) 2021/635 della Commissione, considerando da 130 a 133 e regolamento di esecuzione (UE) 2020/508 della Commissione, considerando da 139 a 142.

(²¹) Cfr. regolamento di esecuzione (UE) 2021/635 della Commissione, considerando 134 e 135 e regolamento di esecuzione (UE) 2020/508 della Commissione, considerando 143 e 144.

(²²) Cfr. regolamento di esecuzione (UE) 2021/635 della Commissione, considerando da 136 a 145 e regolamento di esecuzione (UE) 2020/508 della Commissione, considerando da 145 a 154.



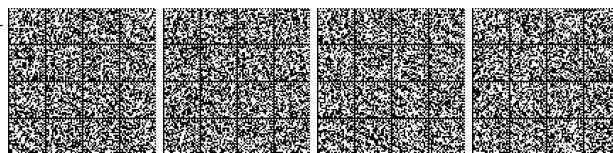
- (37) Oltre che alla relazione, la domanda faceva riferimento a pratiche che incidono sui costi e sui prezzi nel settore dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso di cui, nel settore siderurgico, le vergelle in acciaio sono il principale materiale:
- dei cinque maggiori produttori cinesi di acciaio, quattro sono imprese di proprietà dello Stato e, in quanto tali, sono di proprietà od operano sotto il controllo e la supervisione strategica del governo della RPC;
 - vi sono distorsioni significative sul mercato dell'acciaio, tra cui documenti di orientamento quali il 13° piano quinquennale siderurgico, la decisione n. 40 del Consiglio di Stato che promulga e attua le «disposizioni temporanee in vista della promozione dell'adeguamento dell'infrastruttura industriale» («decisione n. 40») e il repertorio di riferimento attuativo della ristrutturazione industriale;
 - una serie di studi indipendenti conferma l'esistenza di distorsioni nel settore siderurgico: la relazione per paese dell'FMI n. 17/248, Repubblica popolare cinese, pubblicazioni selezionate, due pubblicazioni della Camera di commercio europea in Cina: «China Manufacturing 2025» e «European Business in China Position Paper 2016/2017»;
 - nella RPC i costi delle materie prime e dell'energia non sono il risultato delle forze del libero mercato in quanto sono influenzati da un intervento pubblico sostanziale;
 - i produttori di vergella, la principale materia prima per la produzione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso, beneficiano di prestiti agevolati, poiché anche i produttori con un significativo debito in essere e a lungo termine possono fare affidamento sul governo centrale o locale per ricevere un sostegno finanziario ove necessario.
- (38) Come indicato nel considerando 28, il governo della RPC non ha presentato osservazioni o fornito elementi di prova che potessero suffragare o confutare gli elementi di prova esistenti nel fascicolo, tra cui la relazione e gli elementi di prova supplementari forniti dal denunciante, riguardo all'esistenza di distorsioni significative e/o all'adeguatezza dell'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base al caso di specie.
- (39) Come nelle precedenti inchieste riguardanti il settore siderurgico della RPC, la Commissione ha valutato se fosse opportuno utilizzare i costi e i prezzi praticati sul mercato interno nella RPC, vista l'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base. Per farlo, la Commissione si è basata sugli elementi di prova disponibili nel fascicolo, compresi quelli contenuti nella relazione, fondati su fonti accessibili al pubblico. Tale analisi ha incluso l'esame degli interventi pubblici sostanziali nell'economia della RPC in generale, ma anche della situazione specifica del mercato nel settore rilevante, compreso il prodotto oggetto del riesame. La Commissione ha ulteriormente integrato questi elementi probatori con le proprie ricerche sui vari criteri pertinenti per confermare l'esistenza di distorsioni significative nella RPC, come riscontrato anche dalle sue precedenti inchieste a questo riguardo.
- (40) In particolare nel settore dell'acciaio, che è la principale materia prima per la produzione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso, persiste un livello elevato di proprietà del governo della RPC. Molti dei maggiori produttori sono di proprietà dello Stato. Alcuni sono espressamente citati nel «Piano per l'adeguamento e il potenziamento del settore siderurgico 2016-2020». Ad esempio, l'impresa di Stato cinese Shanxi Taiyuan Iron & Steel Co. Ltd. («Tisco») dichiara sul suo sito web di essere un «super gigante del ferro e dell'acciaio» che «si è trasformato in uno straordinario complesso siderurgico su larga scala, integrato con attività di estrazione del ferro, produzione, lavorazione, consegna e commercio di ferro e acciaio» ⁽²³⁾. Baosteel è un'altra importante impresa cinese di proprietà statale che opera nel settore della produzione di acciaio e fa parte del gruppo China Baowu Steel Group Co. Ltd., frutto della recente fusione tra Baosteel Group e Wuhan Iron & Steel ⁽²⁴⁾. Sebbene si stimi che la suddivisione nominale tra il numero di imprese di proprietà dello Stato e di società private sia pressoché uniforme, dei cinque produttori di acciaio cinesi che si classificano tra i primi dieci produttori di acciaio di dimensioni maggiori al mondo, quattro sono imprese di proprietà dello Stato ⁽²⁵⁾. Nel contempo, mentre nel 2016 i primi dieci produttori hanno assorbito soltanto il 36 % circa della produzione totale del settore, nello stesso anno il governo della RPC ha stabilito come obiettivo di concentrare dal 60 % al 70 % della produzione di ferro e acciaio in circa dieci grandi imprese entro il 2025 ⁽²⁶⁾. Tale intenzione è stata ribadita dal governo della RPC ad aprile del 2019, con

⁽²³⁾ TISCO, «Profilo aziendale», <http://en.tisco.com.cn/CompanyProfile/20151027095855836705.html> (ultima consultazione: 2 marzo 2020).

⁽²⁴⁾ Baowu, «Profilo aziendale», <http://www.baowugroup.com/en/contents/5273/102759.html> (ultima consultazione: 6 maggio 2021).

⁽²⁵⁾ Relazione, capitolo 14, pag. 358: il 51 % delle società private e il 49 % delle imprese di proprietà dello Stato in termini di produzione e il 44 % delle imprese di proprietà dello Stato e il 56 % delle società private in termini di capacità.

⁽²⁶⁾ Consultabile all'indirizzo: www.gov.cn/zhengce/content/2016-02/04/content_5039353.htm (ultima consultazione: 6 maggio 2021); https://policycn.com/policy_ticker/higher-expectations-for-large-scale-steel-enterprise/?iframe=1&secret=c8uthafuthefra4e (ultima consultazione: 6 maggio 2021) e www.xinhuanet.com/english/2019-04/23/c_138001574.htm (ultima consultazione: 6 maggio 2021).



l'annuncio della pubblicazione di orientamenti in materia di consolidamento dell'industria siderurgica⁽²⁷⁾. Tale consolidamento potrebbe comportare fusioni forzate di società private redditizie con imprese di proprietà dello Stato che realizzano risultati inferiori alle aspettative⁽²⁸⁾. Essendo mancata una collaborazione da parte degli esportatori cinesi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso, non è stato possibile determinare il rapporto esatto tra i produttori privati di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso e quelli di proprietà statale.

- (41) Per quanto riguarda il fatto che il governo della RPC sia in grado di interferire nella determinazione dei prezzi e dei costi attraverso la presenza statale nelle imprese ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), secondo trattino, del regolamento di base, a causa della mancanza di collaborazione da parte dei produttori di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso, è stato impossibile stabilire l'esistenza di legami personali tra i produttori del prodotto oggetto del riesame e il PCC. Tuttavia alcuni produttori della principale materia prima per la produzione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso, ossia la vergella, hanno stretti legami con il PCC, come i membri del PCC tra gli alti dirigenti o i membri del consiglio di amministrazione. Ad esempio, HBIS Group, Jiangsu Shagang, Anshan Iron and Steel Group, Baoshan (Baosteel) e Shougang.
- (42) Le imprese pubbliche e private del settore della vergella, la principale materia prima per la produzione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso, sono soggette alla supervisione politica e a orientamenti. Gli esempi seguenti illustrano la suddetta tendenza all'aumento del livello di intervento da parte del governo della RPC nel settore della vergella. Molti produttori di vergella pongono esplicitamente l'accento nei loro siti web sulle attività di edificazione del partito, hanno membri del partito nella gestione societaria e sottolineano la loro affiliazione al PCC. Dall'inchiesta sono emerse attività di edificazione del partito presso diversi produttori di vergella, tra cui HBIS Group (Hesteel), Jiangsu Shagang, Anshan Iron and Steel Group, Baoshan (Baosteel) e Shougang.
- (43) Inoltre nel settore dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso sono in atto politiche che favoriscono in modo discriminatorio i produttori nazionali o che influenzano in altro modo il mercato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), terzo trattino, del regolamento di base.
- (44) Anche se i fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso rappresentano un'industria specializzata e nel corso dell'inchiesta non è stato possibile individuare documenti strategici specifici che ne guidino specificamente lo sviluppo, l'industria dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso beneficia degli orientamenti e degli interventi governativi sulla principale materia prima per la produzione dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso, vale a dire l'acciaio.
- (45) L'industria siderurgica è considerata dal governo della RPC un settore chiave⁽²⁹⁾. Ciò è confermato nei numerosi piani, nelle direttive e in altri documenti incentrati sull'acciaio, emessi a livello nazionale, regionale e comunale, come il «Piano per l'adeguamento e il potenziamento del settore siderurgico 2016-2020», in vigore durante il periodo dell'inchiesta. In tale piano si legge che l'industria siderurgica è «un settore importante e fondamentale dell'economia cinese, un pilastro nazionale»⁽³⁰⁾. I compiti e gli obiettivi principali definiti in tale piano riguardano tutti gli aspetti dello sviluppo del settore⁽³¹⁾. Il 13° piano quinquennale per lo sviluppo economico e sociale⁽³²⁾, applicabile durante il periodo dell'inchiesta, prevedeva un sostegno alle imprese che producono tipi di prodotti di acciaio di fascia alta⁽³³⁾. Esso si concentra altresì sul conseguimento della qualità, della durata e dell'affidabilità del prodotto sostenendo le società che utilizzano tecnologie legate alla produzione pulita di acciaio, alla laminatura di precisione e al miglioramento della qualità⁽³⁴⁾. Il «Repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale (versione del 2011) (modifica del 2013)»⁽³⁵⁾ («il repertorio») elenca il settore dell'acciaio come settore incoraggiato.

⁽²⁷⁾ Consultabile agli indirizzi http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/23/c_138001574.htm (ultima consultazione: 6 maggio 2021) e http://www.jjckb.cn/2019-04/23/c_137999653.htm (ultima consultazione: 6 maggio 2021).

⁽²⁸⁾ Un esempio è costituito dalla fusione tra la società privata Rizhao e l'impresa di proprietà dello Stato Shandong Iron and Steel nel 2009. Cfr. la relazione sull'acciaio di Pechino, pag. 58, e la quota di maggioranza acquisita dal gruppo China Baowu Steel in Magang Steel nel giugno 2019, cfr.: <https://www.ft.com/content/a7c93fae-85bc-11e9-a028-86cea8523dc2> (ultima consultazione: 6 maggio 2021).

⁽²⁹⁾ Relazione, parte III, capitolo 14, pagg. 346 e segg.

⁽³⁰⁾ Introduzione al Piano per l'adeguamento e il potenziamento del settore siderurgico.

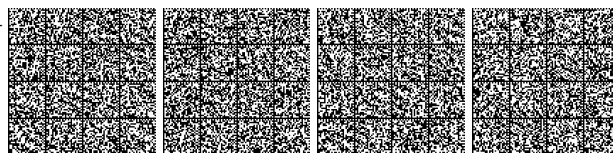
⁽³¹⁾ Relazione, capitolo 14, pag. 347.

⁽³²⁾ The 13th Five-Year Plan for Economic and Social Development of the People's Republic of China (2016-2020), disponibile all'indirizzo https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/201612/P020191101481868235378.pdf (ultima consultazione: 6 maggio 2021).

⁽³³⁾ Relazione, capitolo 14, pag. 349.

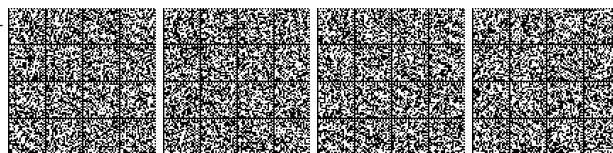
⁽³⁴⁾ Relazione, capitolo 14, pag. 352.

⁽³⁵⁾ Repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale (versione 2011) (modifica 2013) emesso mediante ordinanza n. 9 della Commissione nazionale per lo sviluppo e la riforma del 27 marzo 2011 e modificato conformemente alla decisione della medesima Commissione concernente la modifica delle clausole pertinenti del repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale (versione del 2011) emessa mediante ordinanza n. 21 della Commissione nazionale per lo sviluppo e la riforma del 16 febbraio 2013.



- (46) Come si evince dagli esempi di cui sopra riguardanti l'acciaio, che è una materia prima importante per la produzione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso, il governo della RPC guida inoltre lo sviluppo del settore in conformità di un'ampia serie di strumenti e direttive strategici e controlla praticamente ogni aspetto dello sviluppo e del funzionamento del settore. Pertanto il settore dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso beneficia degli orientamenti e degli interventi governativi sulle principali materie prime per la produzione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso, vale a dire l'acciaio.
- (47) In sintesi, il governo della RPC ha messo a punto misure volte a indurre gli operatori a conformarsi agli obiettivi di politica pubblica finalizzati a sostenere i settori industriali da incoraggiare, tra cui figurano la produzione di acciaio, ferro e leghe di ferro, in quanto principali materie prime utilizzate nella fabbricazione dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso. Tali misure impediscono alle forze di mercato di funzionare liberamente.
- (48) Dalla presente inchiesta non sono emersi elementi di prova del fatto che l'applicazione discriminatoria o inadeguata del diritto fallimentare e patrimoniale nel settore dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), quarto trattino, del regolamento di base, di cui al considerando 36, non inciderebbe sui produttori del prodotto oggetto del riesame.
- (49) Il settore dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso è inoltre influenzato da distorsioni dei costi salariali ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), quinto trattino, del regolamento di base, come indicato al considerando 36. Il settore subisce quindi gli effetti di questa distorsione direttamente (nella produzione del prodotto oggetto del riesame o dei principali fattori produttivi) e indirettamente (in termini di accesso al capitale o di materiali da parte di società soggette al medesimo sistema del lavoro nella RPC) ⁽³⁶⁾.
- (50) Nella presente inchiesta non sono stati inoltre presentati elementi di prova che dimostrino che il settore dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso non sia influenzato dall'intervento pubblico nel sistema finanziario ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), sesto trattino, del regolamento di base, come indicato al considerando 36. Pertanto il sostanziale intervento pubblico nel sistema finanziario comporta gravi ripercussioni a tutti i livelli delle condizioni di mercato.
- (51) La Commissione rammenta infine che per produrre fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso è necessaria un'ampia gamma di materiali. Quando i produttori di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso acquistano/appaltano tali materiali, i prezzi che pagano (e che sono registrati come costi) sono chiaramente esposti alle stesse distorsioni sistemiche menzionate in precedenza. Ad esempio i fornitori di materiali impiegano manodopera soggetta a distorsioni. Essi possono contrarre prestiti soggetti alle distorsioni presenti nel settore finanziario/nell'allocazione del capitale. Sono inoltre soggetti al sistema di pianificazione che si applica a tutti i livelli di governo e a tutti i settori.
- (52) Di conseguenza non solo non è opportuno utilizzare i prezzi di vendita sul mercato interno dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, ma anche tutti i costi dei materiali (inclusi materie prime, energia, terreni, finanziamenti, lavoro ecc.) risultano essere viziati dal fatto che la formazione dei rispettivi prezzi è influenzata da un intervento pubblico sostanziale, come descritto nelle parti A e B della relazione. In effetti gli interventi pubblici descritti in relazione all'allocazione del capitale, ai terreni, al lavoro, all'energia e alle materie prime sono presenti in tutta la RPC. Ciò significa ad esempio che un materiale che di per sé è stato prodotto nella RPC combinando una serie di fattori produttivi è soggetto a distorsioni significative. Lo stesso vale per il materiale di cui è fatto il materiale e così via.
- (53) Nel contesto della presente inchiesta, le autorità della RPC e i produttori esportatori non hanno presentato elementi di prova che dimostrino il contrario.
- (54) In sintesi, dagli elementi di prova disponibili è emerso che i prezzi o i costi del prodotto oggetto del riesame, compresi i costi delle materie prime, dell'energia e del lavoro, non sono il risultato di forze del libero mercato, ma sono invece influenzati da un intervento pubblico sostanziale ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base, come dimostrato dall'incidenza effettiva o possibile di uno o più dei fattori pertinenti ivi elencati. Su tale base, e in assenza di collaborazione da parte del governo della RPC, la Commissione ha concluso che non è opportuno utilizzare i prezzi e i costi praticati sul mercato interno per stabilire il valore normale nel presente caso. La Commissione ha pertanto proceduto alla costruzione del valore normale esclusivamente sulla base di costi di produzione e di vendita che rispecchino prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni, ossia, nel presente caso, sulla base dei corrispondenti costi di produzione e vendita in un paese rappresentativo appropriato, in conformità dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, come discusso nella sezione in appresso.

⁽³⁶⁾ Cfr. regolamento di esecuzione (UE) 2021/635 della Commissione, considerando 134 e 135 e regolamento di esecuzione (UE) 2020/508 della Commissione, considerando 143 e 144.



a) Paese rappresentativo

1) Osservazioni generali

- (55) A norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base, la scelta del paese rappresentativo si è basata sui criteri seguenti:
- un livello di sviluppo economico simile a quello della RPC. A tale scopo, la Commissione ha utilizzato paesi con un reddito nazionale lordo pro capite simile a quello della RPC secondo la banca dati della Banca mondiale—⁽³⁷⁾;
 - la produzione del prodotto oggetto del riesame in tale paese⁽³⁸⁾;
 - la disponibilità di dati pubblici pertinenti nel paese rappresentativo;
 - nel caso di più paesi rappresentativi possibili, la preferenza è accordata, se del caso, al paese con un livello adeguato di protezione sociale e ambientale.
- (56) Come spiegato ai considerando 33 e 34, il 18 settembre e il 21 dicembre 2020 la Commissione ha pubblicato due note al fascicolo relative alle fonti per la determinazione del valore normale e dei fattori di produzione (la «prima nota» e la «seconda nota»). Nella seconda nota la Commissione ha informato le parti interessate della propria conclusione secondo cui la Turchia era considerata un paese rappresentativo appropriato in quella fase dell'inchiesta.

2) Un livello di sviluppo economico simile a quello della RPC

- (57) Nella prima nota la Commissione ha individuato Brasile, Malaysia e Turchia come paesi con un livello di sviluppo economico simile a quello della RPC secondo la Banca mondiale, essendo tutti classificati dalla Banca mondiale come paesi «a reddito medio-alto» sulla base del reddito nazionale lordo.
- (58) Non è pervenuta alcuna osservazione relativa al livello di sviluppo economico successivamente alla richiamata nota.

3) Produzione del prodotto oggetto del riesame nel paese rappresentativo

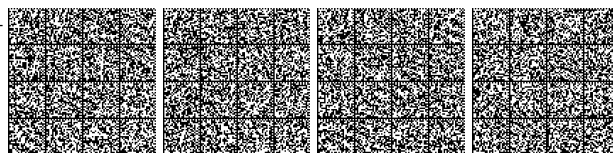
- (59) Nella prima nota la Commissione ha indicato che la produzione del prodotto oggetto del riesame era stata individuata in Brasile, Malaysia e Turchia. Tuttavia la Malaysia è stata esclusa come potenziale paese rappresentativo, in quanto vi è stato individuato un solo produttore del prodotto oggetto del riesame e gli ultimi dati finanziari disponibili di questo produttore per il 2018 indicavano solo un profitto minimo prossimo al pareggio.

4) Disponibilità di dati pubblici pertinenti nel paese rappresentativo

- (60) Per i paesi considerati e indicati in precedenza, la Commissione ha inoltre verificato la disponibilità di dati pubblici, in particolare dei dati finanziari pubblici dei produttori del prodotto oggetto del riesame.
- (61) La Commissione ha cercato produttori di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso con dati finanziari accessibili al pubblico che potessero essere utilizzati per stabilire importi ragionevoli ed esenti da distorsioni per le SGAV e per i profitti. La Commissione ha ristretto la ricerca alle società con un conto profitti e perdite accessibile al pubblico per il PIR e che risultavano redditizie in tale periodo. Pertanto la seconda nota comprendeva solo una società in Brasile e una in Turchia.
- (62) Sulla base della qualità e del grado di dettaglio dei dati finanziari accessibili al pubblico in Brasile e in Turchia, e considerando anche la disponibilità dei parametri di riferimento per i fattori produttivi, la Commissione ha ritenuto che la Turchia fosse un paese rappresentativo appropriato. La società turca Celik Halat Vetel Sanayii AS ha pubblicato i suoi conti certificati che mostrano le spese generali di produzione. Dai documenti contabili risulta inoltre che una quota importante del fatturato della società deriva dalle vendite del prodotto oggetto del riesame. Tale livello di dettaglio non è disponibile per la società brasiliana.

⁽³⁷⁾ Dati pubblici della Banca mondiale – Reddito medio-alto, <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income>

⁽³⁸⁾ In assenza di produzione del prodotto oggetto del riesame in uno qualsiasi dei paesi con un livello di sviluppo analogo, è possibile prendere in considerazione la produzione di un prodotto appartenente alla stessa categoria generale e/o del medesimo settore del prodotto oggetto del riesame.



- (63) La Commissione ha analizzato attentamente tutti i dati pertinenti disponibili nel fascicolo relativi ai fattori produttivi in Turchia e ha osservato quanto segue:
- la Commissione ha analizzato le statistiche relative alle importazioni di vergella elencate nella prima nota, come aggiornata dalla seconda nota, e ha concluso che durante il PIR vi sono state importazioni sufficienti di vergella necessaria per la produzione del prodotto oggetto del riesame;
 - le statistiche dell'energia (prezzi dell'energia elettrica e del gas naturale) per il PIR sono risultate prontamente disponibili presso l'Istituto turco di statistica ⁽³⁹⁾;
 - le statistiche sul costo del lavoro sono risultate disponibili sul sito web dell'Istituto turco di statistica ⁽⁴⁰⁾.

- (64) A norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, il valore normale costruito comprende un congruo importo esente da distorsioni per le SGAV e per i profitti. Come indicato al considerando 34, la Commissione ha ritenuto che la società turca selezionata (Celik Halat Vetel Sanayii AS) disponesse di rendiconti finanziari accessibili al pubblico che potevano essere utilizzati come approssimazione per determinare un congruo importo esente da distorsioni per le SGAV e i profitti.

5) Livello di protezione sociale e ambientale

- (65) Avendo stabilito che la Turchia era un paese rappresentativo appropriato sulla base di tali elementi, non è stato necessario svolgere una valutazione del livello di protezione sociale e ambientale conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), primo trattino, ultima frase, del regolamento di base.

6) Conclusioni in merito al paese rappresentativo

- (66) Alla luce della precedente analisi, la Turchia soddisfaceva tutti i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), primo trattino, del regolamento di base, per poter essere considerata un paese rappresentativo appropriato. In particolare, la Turchia presentava una produzione sufficiente del prodotto oggetto del riesame e una serie completa di dati disponibili per tutti i fattori produttivi, le SGAV e i profitti.

b) Fonti utilizzate per stabilire costi esenti da distorsioni

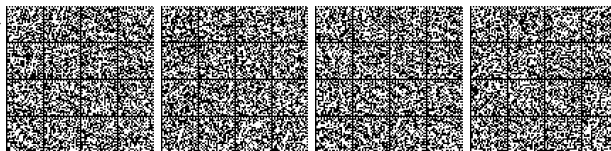
- (67) Nella seconda nota la Commissione ha dichiarato che, ai fini della costruzione del valore normale conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, avrebbe utilizzato il GTA per stabilire il costo non soggetto a distorsioni della vergella nel paese rappresentativo.
- (68) La Commissione ha inoltre affermato che per stabilire i costi del lavoro esenti da distorsioni nel paese rappresentativo sarebbero state utilizzate le statistiche dell'ILO, mentre le statistiche nazionali di cui al considerando 63 sarebbero state utilizzate per stabilire i costi dell'energia esenti da distorsioni. In ultima analisi, tuttavia, la Commissione ha utilizzato le statistiche nazionali sul costo del lavoro della Turchia, rivelatesi più dettagliate.
- (69) La Commissione ha incluso nel calcolo un valore per le spese generali di produzione al fine di coprire i costi non inclusi nei fattori produttivi di cui sopra. Per stabilire tale importo, ha utilizzato i dati finanziari forniti dai produttori dell'Unione che hanno collaborato di cui al considerando 15. Il metodo è debitamente illustrato nella sezione 3.2.2, lettera e).
- (70) Infine, come indicato nella seconda nota, per stabilire le SGAV e i profitti la Commissione ha utilizzato i dati finanziari della società turca selezionata, indicata al considerando 64.

c) Costi e valori di riferimento esenti da distorsioni

- (71) In mancanza di collaborazione da parte dei produttori esportatori cinesi nella procedura di riesame, la Commissione ha dovuto fare affidamento sull'industria dell'Unione per stabilire i fattori produttivi utilizzati nella produzione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso. Sulla base dei dati raccolti presso le società cinesi durante l'inchiesta iniziale e delle informazioni disponibili sui siti web dei produttori cinesi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso, il loro processo di produzione e i materiali utilizzati sembrano essere simili a quelli indicati dall'industria dell'Unione.

⁽³⁹⁾ <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=cevre-ve-enerji-103&dil=2>

⁽⁴⁰⁾ Relazione sull'orario di lavoro effettivo settimanale e sul costo del lavoro medio mensile per attività economica, 2012-2016, pubblicata all'indirizzo <https://data.tuik.gov.tr/Search/Search?text=labour>



- (72) In mancanza di collaborazione, la Commissione ha basato il valore di riferimento sui codici tariffari più dettagliati tra i codici tariffari turchi per il fattore produttivo della vergella secondo il GTA.
- (73) Considerando tutte le informazioni presentate dall'industria dell'Unione e l'assenza di osservazioni dei produttori esportatori sulle due note relative alle fonti per la determinazione del valore normale riguardante i fattori produttivi, sono stati individuati i fattori produttivi e i codici tariffari seguenti, ove applicabili:

Tabella 1

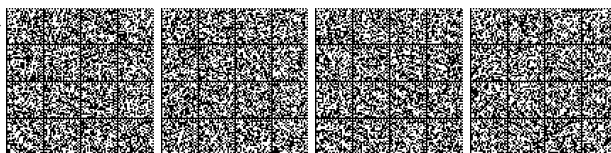
Fattori produttivi dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso

Fattore produttivo	Codice tariffario turco	Fonte di dati	Valore unitario esente da distorsioni
Materia prima			
Vergella	7213.91.410013, 7213.91.490013, 7213.91.701013, 7213.917090, 7213.9190	GTA	519,585 EUR/t
Lavoro			
Salari nel settore manifatturiero, NACE C.25	[N/D]	TÜİK - Veri Portalı (tuik.gov.tr)	5,713 EUR/ora
Energia			
Fascia di consumo di energia elettrica 2 000-20 000 MWh/anno)	[N/D]	Istituto turco di statistica	0,073 EUR/kWh

1) *Materie prime*

- (74) Al fine di stabilire prezzi esenti da distorsioni dei materiali consegnati allo stabilimento del produttore, come previsto dall'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), primo trattino, del regolamento di base e considerando che nella RPC non vi erano produttori che hanno collaborato, la Commissione ha utilizzato i prezzi all'importazione nel paese rappresentativo per ciascun materiale utilizzato nella produzione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso.
- (75) Per tutte le materie prime la Commissione si è basata sui prezzi all'importazione nel paese rappresentativo. Il prezzo all'importazione nel paese rappresentativo è stato determinato come media ponderata dei prezzi unitari delle importazioni da tutti i paesi terzi, esclusa la RPC. La Commissione ha deciso di escludere le importazioni dalla RPC nel paese rappresentativo, avendo concluso al considerando 54 che non è opportuno utilizzare prezzi e costi del mercato interno della RPC in ragione dell'esistenza di distorsioni significative conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base. In assenza di elementi di prova attestanti che le stesse distorsioni non incidono allo stesso modo sui prodotti destinati all'esportazione, la Commissione ha ritenuto che tali distorsioni incidano sui prezzi all'esportazione.
- (76) Sono stati esclusi anche i volumi delle importazioni nel paese rappresentativo da paesi non membri dell'OMC, il cui elenco compare nell'allegato 1 del regolamento (UE) 2015/755 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁴¹⁾. Conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento di base, i prezzi praticati sul mercato interno di tali paesi non possono essere utilizzati ai fini della determinazione del valore normale. Tale esclusione non ha avuto un impatto significativo, in quanto le importazioni rimanenti rappresentavano ancora più del 95 % del volume totale delle importazioni nel paese rappresentativo.
- (77) Al fine di stabilire il prezzo esente da distorsioni delle materie prime consegnate allo stabilimento del produttore esportatore, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), primo trattino, del regolamento di base, la Commissione ha applicato il dazio all'importazione del paese rappresentativo, ai rispettivi livelli, a seconda del paese di origine dei materiali importati.

⁽⁴¹⁾ Regolamento (UE) 2015/755 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo al regime comune applicabile alle importazioni da alcuni paesi terzi (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 33).



2) *Lavoro*

- (78) Per stabilire il parametro di riferimento per il costo del lavoro, la Commissione ha utilizzato statistiche nazionali turche accessibili al pubblico, che comprendono imposte e oneri a carico del datore di lavoro.

3) *Energia elettrica*

- (79) Per stabilire il parametro di riferimento per l'energia elettrica, la Commissione ha utilizzato i prezzi dell'energia elettrica del settore per fasce di consumo pubblicati sul sito web dell'Istituto nazionale turco di statistica.

d) *Spese generali di produzione, SGAV e profitti*

- (80) Oltre ai fattori di produzione sintetizzati al considerando 73 sono state calcolate le spese generali di produzione, vale a dire altri costi diretti di produzione e servizi pubblici, ammortamenti e altre spese generali di produzione. Data la mancanza di collaborazione da parte dei produttori cinesi, il calcolo di tali spese generali di produzione è stato effettuato dividendo le spese generali di produzione per i costi di produzione diretti indicati dall'industria dell'Unione (7,87 %). Questa percentuale è stata applicata ai costi di produzione esenti da distorsioni.
- (81) Per le SGAV e i profitti, la Commissione ha utilizzato i dati finanziari del produttore turco Celik Halat Vetel Sanayii AS pubblicati su Global Financials di Dun & Bradstreet. I conti certificati e accessibili al pubblico di tale società sono stati messi a disposizione delle parti interessate come allegato alla seconda nota.

e) *Calcolo del valore normale*

- (82) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha costruito il valore normale a livello franco fabbrica conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base.
- (83) Innanzitutto la Commissione ha stabilito i costi di produzione esenti da distorsioni. In mancanza di collaborazione da parte dei produttori esportatori, la Commissione si è basata sulle informazioni fornite dall'industria dell'Unione sul consumo di ciascun fattore produttivo (materie prime, lavoro ed energia) per la produzione del prodotto oggetto del riesame. Tali volumi di consumo sono stati moltiplicati per i costi unitari esenti da distorsioni stabiliti in Turchia, come descritto nella precedente lettera d).
- (84) In secondo luogo, per giungere ai costi di produzione esenti da distorsioni, la Commissione ha aggiunto ai costi di fabbricazione esenti da distorsioni la percentuale delle spese generali di produzione determinata secondo la modalità descritta al considerando 80.
- (85) Infine, oltre al costo di produzione stabilito secondo la modalità descritta al considerando 84, la Commissione ha applicato le SGAV e i profitti nel paese rappresentativo stabiliti come spiegato al considerando 81. Le SGAV e i profitti espressi come percentuale dei costi diretti e applicati ai costi di produzione esenti da distorsioni ammontavano rispettivamente all'11,62 % e al 9,39 %.
- (86) Su tale base la Commissione ha costruito il valore normale, su base franco fabbrica conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base. Dato che nessun produttore esportatore ha collaborato, il valore normale è stato stabilito su base nazionale.

f) *Prezzo all'esportazione*

- (87) Poiché il volume delle importazioni in questione era molto limitato, pari a 86 tonnellate nel PIR, e rappresentando solo lo 0,34 % delle importazioni dell'Unione in totale e lo 0,02 % della quota di mercato dell'Unione, e poiché non vi era stata collaborazione da parte dei produttori esportatori, i prezzi all'esportazione nell'Unione sono stati considerati non rappresentativi. Pertanto la Commissione non ha potuto trarre conclusioni significative in merito alla persistenza del dumping durante il PIR.



3.3. Rischio di reiterazione del dumping in caso di scadenza delle misure

- (88) La Commissione ha ulteriormente esaminato il rischio di reiterazione del dumping in caso di scadenza delle misure, in conformità dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base. Sono stati analizzati gli elementi aggiuntivi seguenti: il rapporto tra i prezzi cinesi all'esportazione verso paesi terzi e il valore normale costruito per la Cina, la capacità produttiva e la capacità inutilizzata nella RPC, la disponibilità di altri mercati e l'attrattiva del mercato dell'Unione.

a) Esportazioni verso paesi terzi

- (89) Sulla base delle statistiche sulle importazioni del GTA, la Commissione ha individuato i due maggiori importatori di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso dalla RPC durante il periodo dell'inchiesta di riesame: le Filippine e la Corea del Sud. Il volume delle esportazioni verso questi due mercati rappresenta il 39 % del consumo dell'UE. Poiché la Commissione ha concluso che non è opportuno utilizzare i prezzi e i costi sul mercato interno cinese per stabilire il valore normale nel caso di specie, il valore normale costruito per la Cina, determinato nella sezione 3.2.2, è stato utilizzato come approssimazione per il confronto con i prezzi cinesi all'esportazione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso verso questi mercati principali. Dal confronto è emerso che i fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso sono stati esportati in paesi terzi a prezzi inferiori in media del 35 % rispetto al valore normale costruito per la Cina, che è stato fissato a 756 EUR/t.

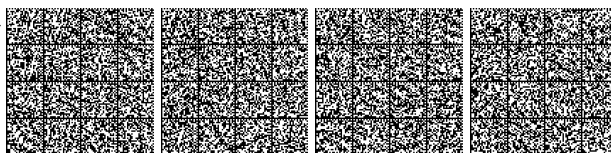
b) Capacità produttiva e capacità inutilizzata nella RPC

- (90) Vista l'omessa collaborazione da parte del governo della RPC e dei produttori cinesi, la capacità produttiva e la capacità inutilizzata della RPC sono state determinate in base ai dati disponibili e in particolare alle informazioni fornite dal richiedente, a norma dell'articolo 18 del regolamento di base.
- (91) Secondo il richiedente, la capacità produttiva della RPC supera notevolmente i volumi di produzione attuali e la domanda interna sul mercato cinese. Le cifre di cui ai considerando 92 e 93 si riferiscono alla produzione totale di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso.
- (92) Secondo i dati forniti nella domanda, nel corso del PIR la produzione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso all'interno della RPC è stata pari a 3,6 milioni di tonnellate. Negli ultimi anni la crescita della domanda cinese ha subito un notevole rallentamento, registrando una crescita media del 2 % circa con fluttuazioni elevate, con una crescita negativa nel 2015 e nel 2018. Tale crescita media è inferiore all'aumento della produzione nello stesso periodo. Nel corso del PIR la domanda cinese ammontava a [3,3-3,4 milioni di tonnellate].
- (93) Secondo il richiedente, la capacità produttiva inutilizzata del prodotto oggetto del riesame nella RPC ammonta a circa 2 milioni di tonnellate. Il richiedente ha calcolato la capacità produttiva inutilizzata in base all'andamento della produzione e alla capacità calcolata sulla base dell'ultimo riesame in previsione della scadenza dello stesso procedimento⁽⁴²⁾. Il richiedente ha ulteriormente precisato che nel periodo in esame i produttori cinesi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso si sono notevolmente espansi e continuano ad espandere la loro capacità produttiva, sulla base di un indice di produzione cinese fornito in uno studio riservato.
- (94) La Commissione ha pertanto concluso che i produttori esportatori cinesi dispongono di significative capacità inutilizzate che potrebbero utilizzare per produrre fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso da esportare nell'Unione in caso di scadenza delle misure.

c) Disponibilità di altri mercati

- (95) Esiste un'ampia gamma di misure di difesa commerciale e di altre restrizioni all'importazione in vigore nei confronti delle esportazioni di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della RPC. Secondo Global Trade Alert, ad esempio, sono applicate misure antidumping in Brasile, Canada, nel Taipei cinese, in Colombia, Messico, Sud Africa, Turchia, Ucraina, Regno Unito e Stati Uniti d'America, misure antisovvenzioni nel Taipei cinese e negli Stati Uniti d'America e misure di salvaguardia in Cile e nel Regno Unito. Tali misure non solo limitano l'accesso dei produttori cinesi ai mercati sopra elencati, ma confermano anche le continue pratiche commerciali sleali dei produttori cinesi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso.

⁽⁴²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/865 della Commissione, del 4 giugno 2015, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di alcuni tipi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della Repubblica popolare cinese facendo seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009 (GU L 139 del 5.6.2015, pag. 12).



- (96) Di conseguenza la Commissione ha concluso che, in caso di abrogazione delle misure, è probabile che i produttori esportatori cinesi reindirizzino le esportazioni verso l'Unione a prezzi di dumping.

d) *Attrattiva del mercato dell'Unione*

- (97) Secondo i dati del GTA, i produttori esportatori cinesi hanno esportato verso i loro principali mercati terzi, la Corea del Sud e le Filippine, a prezzi inferiori del 20 % rispetto ai prezzi di vendita medi dei produttori dell'Unione sul mercato dell'Unione (cfr. considerando 116). Tenuto conto di questa differenza nei livelli dei prezzi di cui al considerando 158 e del fatto che l'accesso a vari altri mercati è limitato dalle misure di difesa commerciale di cui al considerando 95, le esportazioni verso l'Unione restano molto attraenti per gli esportatori cinesi.
- (98) Il mercato dell'Unione è attraente per i produttori cinesi anche in ragione delle sue dimensioni, con un consumo totale di oltre 538 344 tonnellate.

e) *Conclusioni sul rischio di reiterazione del dumping*

- (99) In considerazione di quanto precede, la Commissione ha concluso che, indipendentemente dall'esistenza di pratiche di dumping durante il periodo dell'inchiesta di riesame, è probabile che in caso di scadenza delle misure vi sarebbe una reiterazione del dumping delle importazioni cinesi verso l'Unione.

3.4. Conclusioni generali sul rischio di persistenza o reiterazione del dumping

- (100) Sebbene l'inchiesta non abbia permesso di determinare se le importazioni cinesi abbiano continuato a entrare nel mercato dell'Unione a prezzi di dumping durante il PIR, ciò non consente di concludere che le pratiche sleali di fissazione dei prezzi dei produttori cinesi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso non si ripeterebbero in caso di scadenza delle misure.
- (101) Tenuto conto dei notevoli volumi delle esportazioni verso Corea del Sud e Filippine (211 000 tonnellate rispetto alle sole 86 tonnellate esportate nell'Unione), i prezzi di tali esportazioni verso paesi terzi sono considerati rappresentativi per stabilire potenziali pratiche di dumping. Le continue pratiche sleali di fissazione dei prezzi sono confermate anche dalle numerose misure di difesa commerciale in vigore nei confronti delle esportazioni cinesi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso in altri paesi.
- (102) La Commissione ha inoltre riscontrato altri indicatori del rischio della reiterazione del dumping in caso di scadenza delle misure.
- (103) La capacità inutilizzata nella RPC è molto significativa e supera di oltre tre volte il consumo totale dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta di riesame.
- (104) Infine l'attrattiva del mercato dell'Unione in termini di dimensioni e di prezzi nonché la chiusura di altri mercati a causa di misure di difesa commerciale indicano la probabilità che, in caso di scadenza delle misure, le esportazioni cinesi siano (re)indirizzate verso l'Unione.
- (105) Di conseguenza la Commissione ha concluso che esisteva un rischio della reiterazione del dumping in caso di mancata proroga delle misure.

4. RISCHIO DI PERSISTENZA O REITERAZIONE DEL PREGIUDIZIO

4.1. Definizione di industria dell'Unione e di produzione dell'Unione

- (106) Durante il periodo dell'inchiesta di riesame il prodotto simile era fabbricato nell'Unione da 18 produttori. Essi costituiscono «l'industria dell'Unione» ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di base.

4.2. Consumo dell'Unione

- (107) La Commissione ha determinato il consumo dell'Unione addizionando alle vendite dell'industria dell'Unione sul mercato dell'UE le importazioni dalla Cina e da altri paesi terzi, sulla base dei dati Eurostat a livello di codice TARIC (tariffa integrata dell'Unione europea).



(108) Su tale base, il consumo dell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 2

Consumo dell'Unione

	2016	2017	2018	PIR
Consumo dell'Unione (in tonnellate)	532 996	560 601	568 200	538 344
Indice (2016 = 100 %)	100	105	107	101

Fonte: dati verificati dei produttori dell'Unione inclusi nel campione e dati provenienti dall'industria, da Eurostat (TARIC).

(109) La domanda di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso è determinata principalmente dall'attività del settore delle costruzioni (principale applicazione del prodotto oggetto del riesame). Pertanto l'evoluzione della domanda del prodotto oggetto del riesame riflette una tendenza generale in tutto il settore delle costruzioni.

(110) Dopo un certo recupero nel settore delle costruzioni in Europa, il consumo dell'Unione è aumentato di circa il 7 % nel 2018 rispetto al 2016 ⁽⁴³⁾. Tale aumento del consumo è stato seguito da un calo di 6 punti percentuali ⁽⁴⁴⁾ durante il PIR (dovuto anche al calo della domanda legata alla costruzione di torri eoliche in Germania ⁽⁴⁵⁾), che rappresenta gran parte del consumo di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso nell'Unione), il che ha comportato un lieve aumento dell'1 % del consumo dell'Unione durante il periodo in esame.

(111) Va notato che l'attività di costruzione nell'Unione è ulteriormente diminuita del 7,8 % nel 2020 rispetto al PIR e la ripresa del settore ai livelli del PIR è prevista solo per il 2022 (con proiezioni di crescita del 4,1 % nel 2021 e del 3,4 % nel 2022) ⁽⁴⁶⁾.

4.3. Importazioni dalla Cina

4.3.1. Volume e quota di mercato delle importazioni dalla Cina

Tabella 3

Volume e quota di mercato delle importazioni dalla Cina

	2016	2017	2018	Periodo dell'inchiesta di riesame
Volume delle importazioni (tonnellate)	111	109	78	86
Volume delle importazioni indicizzato (2016 = 100)	100	99	71	78
Quota di mercato	0,02 %	0,02 %	0,01 %	0,02 %

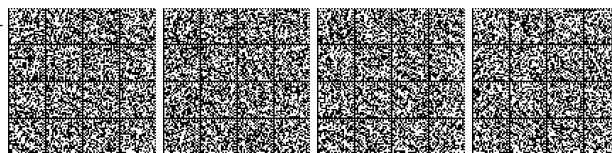
Fonte: Eurostat (livello TARIC).

⁽⁴³⁾ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Construction_production_\(volume\)_index_overview](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Construction_production_(volume)_index_overview)

⁽⁴⁴⁾ Va notato che l'attività di costruzione nell'Unione è ulteriormente diminuita del 7,8 % nel 2020 rispetto al PIR e la ripresa del settore ai livelli del PIR è prevista solo per il 2022 (con proiezioni di crescita del 4,1 % nel 2021 e del 3,4 % nel 2022) — cfr. Comunicato stampa della 90ª conferenza Euroconstruct, Monaco di Baviera, 24 novembre 2020, disponibile all'indirizzo https://euroconstruct.org/jart/prj3/wifo/data/uploads/euroconstruct/press/2020_90%20-%20EC%20Press%20Release%20Munich.pdf, consultato il 5 febbraio 2021.

⁽⁴⁵⁾ Cfr. <https://www.cleanenergywire.org/factsheets/german-onshore-wind-power-output-business-and-perspectives>

⁽⁴⁶⁾ Comunicato stampa della 90ª conferenza Euroconstruct, Monaco di Baviera, 24 novembre 2020 (cfr. https://euroconstruct.org/jart/prj3/wifo/data/uploads/euroconstruct/press/2020_90%20-%20EC%20Press%20Release%20Munich.pdf consultato il 5 febbraio 2021).



- (112) L'istituzione delle misure e il loro successivo rinnovo hanno sostanzialmente interrotto il flusso delle importazioni cinesi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso. Nel periodo in esame il volume delle importazioni dalla Cina è stato basso ed è oscillato tra 78 e 111 tonnellate, che rappresentano una quota di mercato dello 0,01-0,02 % nell'Unione. A titolo di confronto, le importazioni cinesi hanno raggiunto le 86 918 tonnellate (8 % del mercato dell'Unione) nel periodo dell'inchiesta iniziale (2007) e nel 2010 erano già scese all'1 % del mercato dell'Unione.

4.3.2. Prezzi delle importazioni dalla Cina

- (113) Le vendite estremamente ridotte nell'Unione del prodotto oggetto del riesame originario della Cina durante il periodo dell'inchiesta di riesame non hanno potuto essere utilizzate per trarre conclusioni significative.
- (114) Il probabile prezzo all'esportazione è stato quindi stabilito sulla base delle esportazioni di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso dalla Cina verso alcuni paesi terzi (cfr. considerando 97).
- (115) Più specificamente, è stato effettuato un confronto tra i prezzi del prodotto simile fabbricato e venduto dall'industria dell'Unione e i prezzi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso fabbricati in Cina e venduti ad alcuni paesi terzi (Corea del Sud e Filippine), rettificati al livello cif franco frontiera dell'Unione.
- (116) Il confronto tra i prezzi ha evidenziato un significativo probabile margine di undercutting dei prezzi del 20,3 %.

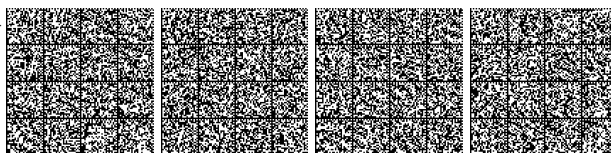
4.4. Importazioni da altri paesi terzi

- (117) Il volume, la quota di mercato e i prezzi delle importazioni da altri paesi terzi hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 4

Volume delle importazioni e quota di mercato da altri paesi terzi

Paese		2016	2017	2018	Periodo dell'inchiesta di riesame
Totale paesi terzi esclusa la Cina	Importazioni (in tonnellate)	30 460	25 937	31 064	25 500
	Indice	100	85	102	84
	Quota di mercato	5,7 %	4,6 %	5,5 %	4,7 %
	Prezzo (EUR/tonnellata)	649	770	872	836
	Indice (2016 = 100)	100	119	134	129
Thailandia	Importazioni (in tonnellate)	3 965	5 174	9 972	11 337
	Quota di mercato	0,7 %	0,9 %	1,8 %	2,1 %
	Prezzo (EUR/tonnellata)	607	700	859	759
Russia	Importazioni (in tonnellate)	11 292	13 875	8 861	4 875
	Quota di mercato	2,1 %	2,5 %	1,6 %	0,9 %
	Prezzo (EUR/tonnellata)	589	717	814	746
Corea del Sud	Importazioni (in tonnellate)	12 600	2 457	3 942	3 968
	Quota di mercato	2,4 %	0,4 %	0,7 %	0,7 %
	Prezzo (EUR/tonnellata)	608	835	896	905



Altri paesi terzi (esclusi Cina, Thailandia, Corea del Sud e Russia)	Importazioni (in tonnellate)	2 602	4 431	8 290	5 320
	Quota di mercato	0,5 %	0,8 %	1,5 %	1,0 %
	Prezzo (EUR/tonnellata)	1 171	985	939	1 030

Fonte: Eurostat (livello TARIC).

- (118) In base ai dati Eurostat a livello TARIC, le importazioni da altri paesi terzi sono state pari a 25 500 tonnellate nel PIR. Nel periodo in esame la quota di mercato delle importazioni dai paesi terzi (esclusa la RPC) è stata relativamente stabile al 4,6-5,7 %. Durante tutto il periodo in esame, le importazioni dalla Thailandia e dalla Russia hanno rappresentato oltre il 50 % delle importazioni complessive. Altri paesi esportatori con quantitativi non trascurabili di importazioni nell'Unione comprendevano l'Ucraina, la Turchia e la Corea del Sud.
- (119) Nel periodo in esame la media ponderata del prezzo delle importazioni da paesi terzi era in media del 5,2 % superiore al prezzo medio dei produttori dell'Unione inclusi nel campione (cfr. tabella 8), il che probabilmente spiega la stabilità della quota di mercato delle importazioni.

4.5. Situazione economica dell'industria dell'Unione

4.5.1. Osservazioni generali

- (120) In conformità dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base, l'esame dell'incidenza delle importazioni oggetto di dumping sull'industria dell'Unione ha compreso una valutazione di tutti gli indicatori economici pertinenti in rapporto con la situazione dell'industria dell'Unione nel periodo in esame.
- (121) Ai fini della determinazione del pregiudizio, la Commissione ha operato una distinzione tra indicatori di pregiudizio macroeconomici e microeconomici. La Commissione ha valutato gli indicatori macroeconomici sulla base dei dati forniti dall'associazione dell'industria dell'Unione (ESIS) e delle risposte verificate al questionario dei produttori dell'Unione inclusi nel campione. I dati riguardavano tutti i produttori dell'Unione. La Commissione ha valutato gli indicatori microeconomici sulla base dei dati contenuti nelle risposte al questionario fornite dai produttori dell'Unione inclusi nel campione. I dati si riferivano ai produttori dell'Unione inclusi nel campione. Entrambe le serie di dati sono state considerate rappresentative della situazione economica dell'industria dell'Unione.
- (122) Gli indicatori macroeconomici sono: produzione, capacità produttiva, utilizzo degli impianti, volume delle vendite, quota di mercato, crescita, occupazione, produttività, entità del margine di dumping e ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping.
- (123) Gli indicatori microeconomici sono: prezzi medi unitari, costo unitario, costo del lavoro, scorte, redditività, flusso di cassa, investimenti, utile sul capitale investito e capacità di ottenere capitale.

4.5.2. Indicatori macroeconomici

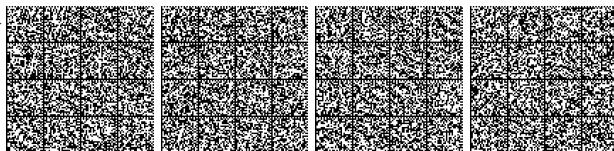
4.5.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

- (124) Nel periodo in esame la produzione e la capacità produttiva totali nonché l'utilizzo totale degli impianti dell'Unione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 5

Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti dei produttori dell'Unione

	2016	2017	2018	Periodo dell'inchiesta di riesame
Volume di produzione (in tonnellate)	640 180	687 215	678 242	658 922



Indice (2016 = 100)	100	107	106	103
Capacità produttiva (in tonnellate)	838 776	850 085	866 952	946 481
Indice (2016 = 100)	100	101	103	113
Utilizzo degli impianti	76 %	81 %	78 %	70 %

Fonte: dati forniti dall'industria dell'Unione e risposte verificate al questionario dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.

- (125) La produzione dell'Unione è aumentata del 3 % nel periodo in esame e ha seguito in larga misura l'andamento del consumo (un aumento pari al 5-7 % nel 2017-2018, seguito da un calo nel PIR) del prodotto oggetto del riesame sul mercato dell'Unione.
- (126) La capacità produttiva è aumentata del 10 % durante il PIR rispetto al 2018 (del 13 % complessivamente durante il periodo in esame) a causa degli investimenti effettuati da diversi produttori dell'Unione (anche in nuove linee di produzione), sulla base dell'andamento della domanda nel periodo 2017-2018, quando il settore delle costruzioni è cresciuto.
- (127) Le variazioni degli indicatori di cui sopra (ossia l'aumento della capacità produttiva superiore alla produzione effettiva) hanno determinato un calo dei livelli di utilizzo degli impianti. Pur rimanendo validi, i livelli di utilizzo sono scesi dal 76 % al 70 % nel periodo in esame.

4.5.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

- (128) Nel periodo in esame il volume delle vendite e la quota di mercato dell'industria dell'Unione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 6

Volume delle vendite e quota di mercato dei produttori dell'Unione

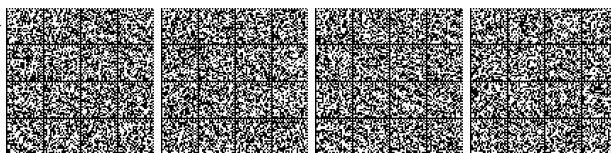
	2016	2017	2018	Periodo dell'inchiesta di riesame
Volume delle vendite nell'Unione (in tonnellate)	500 026	532 455	534 957	510 857
Indice (2016 = 100)	100	106	107	102
Quota di mercato	94 %	95 %	94 %	95 %

Fonte: dati forniti dall'industria dell'Unione e risposte verificate al questionario dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.

- (129) Il volume delle vendite del prodotto simile effettuate dall'industria dell'Unione è cresciuto del 2 % nel periodo in esame, in linea con l'andamento del consumo dell'Unione.
- (130) Nel periodo in esame la quota di mercato dell'industria dell'Unione è rimasta stabile.

4.5.2.3. Crescita

- (131) Tra il 2016 e il PIR il consumo dell'Unione è aumentato dell'1 %. Il volume delle vendite dell'industria dell'Unione è aumentato del 2 %, il che si è tradotto in un leggero aumento della quota di mercato (95 %) nel PIR, con un aumento dell'1 % rispetto al 2016.



4.5.2.4. Occupazione e produttività

(132) L'occupazione e la produttività hanno registrato il seguente andamento durante il periodo in esame:

Tabella 7

Occupazione e produttività dei produttori dell'Unione

	2016	2017	2018	Periodo dell'inchiesta di riesame
Numero di addetti	957	983	1 040	1 053
Indice (2016 = 100)	100	103	109	110
Produttività (tonnellate/addetto)	669	699	652	626
Indice (2016 = 100)	100	104	98	94

Fonte: dati forniti dall'industria dell'Unione e risposte verificate al questionario dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.

(133) Durante il periodo in esame l'occupazione dell'industria dell'Unione è aumentata del 10 %. A causa del rallentamento della produzione in tale periodo, la produttività è diminuita del 6 % nello stesso periodo.

4.5.2.5. Entità del margine di dumping e ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping

(134) Come concluso al considerando 87, le vendite cinesi all'esportazione verso l'Unione non sono state considerate rappresentative del prezzo e delle quantità. Non è stato pertanto possibile stabilire il dumping nel mercato dell'Unione durante tale periodo.

(135) Sollevata dalla pressione delle importazioni oggetto di dumping dalla Cina, l'industria dell'Unione è riuscita a superare i problemi posti dalle fluttuazioni della domanda e dall'aumento dei prezzi della vergella, la principale materia prima dei fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso. Tuttavia l'industria è ancora vulnerabile, come dimostrano i livelli di profitto intorno al pareggio e l'elevata volatilità della domanda.

4.5.3. Indicatori microeconomici

4.5.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

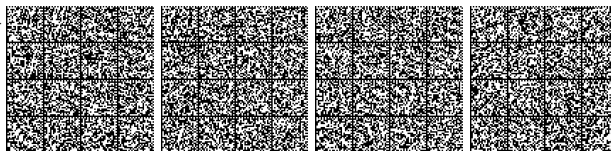
(136) Nel periodo in esame i prezzi di vendita medi praticati dall'industria dell'Unione ad acquirenti indipendenti nell'Unione e il costo unitario hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 8

Prezzi di vendita medi nell'Unione e costo unitario

	2016	2017	2018	Periodo dell'inchiesta di riesame
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione (EUR/tonnellata)	639	715	868	752
Indice (2016 = 100)	100	112	136	118
Costo unitario di produzione (EUR/tonnellata)	676	746	860	803
Indice (2016 = 100)	100	110	127	119

Fonte: risposte verificate al questionario dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.



- (137) Il prezzo medio unitario di vendita dell'industria dell'Unione praticato ad acquirenti indipendenti nell'Unione è aumentato del 18 % nel periodo in esame, con un temporaneo aumento di prezzo del 36 % nel 2018 rispetto al 2016.
- (138) L'evoluzione dei prezzi di vendita ha rispecchiato essenzialmente l'aumento del costo di produzione, soprattutto del costo della vergella, principale materia prima utilizzata per la produzione di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso. Una leggera inversione di tendenza nel 2019 rispecchia la pressione sui prezzi esercitata dall'effetto combinato della contrazione del consumo nell'Unione.

4.5.3.2. Costo del lavoro

- (139) Nel periodo in esame il costo medio del lavoro ha registrato il seguente andamento:

Tabella 9

Costo medio del lavoro per addetto

	2016	2017	2018	Periodo dell'inchiesta di riesame
Costo medio del lavoro per addetto (EUR/addetto)	39 592	40 377	41 721	42 371
Indice (2016 = 100)	100	102	105	107

Fonte: risposte verificate al questionario dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.

- (140) Il costo medio del lavoro per addetto è aumentato del 7 % nel periodo in esame.

4.5.3.3. Scorte

- (141) Nel periodo in esame il livello delle scorte ha registrato il seguente andamento:

Tabella 10

Scorte

	2016	2017	2018	Periodo dell'inchiesta di riesame
Scorte finali (in tonnellate)	8 871	10 597	9 827	9 096
Indice (2016 = 100)	100	119	111	103
Scorte finali in percentuale della produzione	3,0 %	3,7 %	3,5 %	3,1 %

Fonte: risposte verificate al questionario dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.

- (142) Il livello delle scorte finali dei produttori dell'Unione inclusi nel campione è rimasto stabile nel periodo in esame, con un modesto aumento del 3 %. Nel PIR il livello delle scorte rappresentava circa il 3 % della loro produzione. Quanto sopra è indicativo di un rapporto molto equilibrato tra le vendite e la produzione dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.

4.5.3.4. Redditività, flusso di cassa, investimenti, utile sul capitale investito e capacità di ottenere capitale

- (143) Nel periodo in esame la redditività, il flusso di cassa, gli investimenti e l'utile sul capitale investito hanno registrato il seguente andamento:



Tabella 11
Redditività, flusso di cassa, investimenti e utile sul capitale investito

	2016	2017	2018	Periodo dell'inchiesta di riesame
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (% del fatturato delle vendite)	2 %	1 %	6 %	-1 %
Flusso di cassa (in EUR)	8 026 311	2 095 475	14 174 734	6 744 880
Indice (2016 = 100)	100	26	177	84
Investimenti (EUR)	1 070 047	3 374 137	3 419 199	4 322 493
Indice (2016 = 100)	100	315	320	404
Utile sul capitale investito	9 %	6 %	37 %	-9 %

Fonte: risposte verificate al questionario dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.

- (144) La Commissione ha stabilito la redditività dell'industria dell'Unione esprimendo l'utile netto, al lordo delle imposte, derivante dalle vendite del prodotto simile ad acquirenti indipendenti nell'Unione, in percentuale sul fatturato di tali vendite. Nel complesso la redditività è stata bassa ed è oscillata intorno al livello di equilibrio durante il periodo in esame, ad eccezione del 2018. Più specificamente, la redditività dei produttori dell'Unione inclusi nel campione è migliorata durante il periodo in esame fino al 2018, passando dal 2 % al 6 %, quando l'elevata domanda derivante dalla crescita del mercato nel settore delle costruzioni dell'Unione si è aggiunta alla capacità dei produttori di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso dell'Unione di trasferire gli aumenti dei costi della vergella. La redditività è poi calata leggermente al di sotto del livello di equilibrio durante il PIR. La redditività negativa e il calo dei prezzi di vendita nel 2019 sono dovuti a una domanda più debole del previsto e a prezzi elevati della vergella nello stesso anno.
- (145) Il flusso di cassa netto è indicativo della capacità dell'industria dell'Unione di finanziare le proprie attività. Il flusso di cassa netto è rimasto positivo per tutto il periodo in esame e nella seconda metà del periodo ha registrato lo stesso andamento della redditività, ossia un netto miglioramento nel 2018, seguito da un calo del 16 % nel periodo dell'inchiesta di riesame rispetto all'inizio del periodo in esame.
- (146) Il quadruplo aumento degli investimenti nel periodo in esame è indicativo dei continui sforzi dell'industria dell'Unione di aumentare l'efficienza, penetrare in nuovi mercati e rimanere competitiva sul mercato dell'Unione e a livello mondiale. Gli investimenti hanno riguardato principalmente l'ammodernamento e la sostituzione degli impianti e delle attrezzature di produzione.
- (147) L'utile sul capitale investito derivante dalla fabbricazione e dalla vendita del prodotto simile ha mostrato lo stesso andamento della redditività, essendo positivo per i primi tre anni del periodo in esame, registrando un netto aumento nel 2018 per poi diventare negativo (-9 %) nel periodo dell'inchiesta di riesame.
- 4.5.4. Conclusioni relative alla situazione dell'industria dell'Unione
- (148) Dall'inchiesta è emerso che la situazione dell'industria a livello macroeconomico era stabile, in linea con la tendenza generale leggermente crescente del consumo (+ 1 % nel periodo in esame), che ha influenzato il leggero aumento della produzione e del volume delle vendite dell'industria dell'Unione.
- (149) L'inchiesta ha inoltre dimostrato che la situazione dell'industria a livello microeconomico era piuttosto positiva, anche se ancora vulnerabile. La redditività e il flusso di cassa sono stati positivi nel periodo in esame e la redditività è divenuta negativa (ma molto vicina al pareggio) nel periodo dell'inchiesta di riesame a causa di una domanda nel settore delle costruzioni inferiore alle previsioni. Tuttavia con la ripresa del mercato delle costruzioni dell'Unione, la situazione dell'industria dell'Unione dovrebbe migliorare.
- (150) La situazione economica dell'industria dell'Unione era pertanto non pregiudizievole e tale situazione relativamente positiva era essenzialmente dovuta all'esistenza di misure antidumping riguardanti le importazioni del prodotto oggetto del riesame dalla Cina.



- (151) Sulla base delle precedenti considerazioni, la Commissione ha concluso che l'industria dell'Unione non ha subito un pregiudizio notevole durante il periodo dell'inchiesta di riesame ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base.

5. RISCHIO DI REITERAZIONE DEL PREGIUDIZIO

- (152) La Commissione ha concluso al considerando 151 che l'industria dell'Unione non ha subito un pregiudizio notevole durante il periodo dell'inchiesta di riesame. La Commissione ha pertanto ulteriormente esaminato il rischio di reiterazione del pregiudizio originariamente causato dalle importazioni oggetto di dumping dalla Cina in caso di scadenza delle misure.
- (153) Per determinare il rischio di reiterazione del pregiudizio in caso di scadenza delle misure sono stati analizzati gli elementi seguenti: a) capacità produttiva e capacità inutilizzata in Cina, b) probabili livelli dei prezzi delle importazioni dalla Cina in assenza di misure antidumping e c) attrattiva del mercato dell'Unione.

5.1. Capacità produttiva e capacità inutilizzata in Cina

- (154) Nonostante il notevole consumo cinese, il ritmo di produzione (superiore a 233 000 tonnellate) ha superato il consumo interno, facendo crescere la pressione sulle esportazioni verso i paesi terzi.
- (155) Secondo le informazioni fornite dal richiedente, la sovraccapacità della Cina è apparente: la Cina vantava nel 2019 una produzione annuale di circa 3,6 milioni di tonnellate di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso e una capacità stimata compresa tra 4,5 e 5,6 milioni di tonnellate ⁽⁴⁷⁾. La capacità produttiva inutilizzata in Cina (circa 2 milioni di tonnellate) supera di almeno 3 volte le dimensioni del mercato dell'Unione.

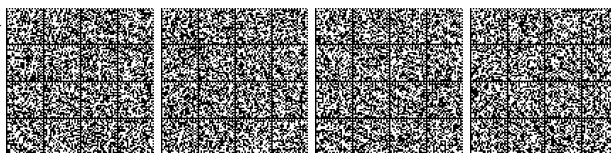
5.2. Probabili livelli dei prezzi delle importazioni dalla Cina in assenza di misure antidumping e impatto sull'industria dell'Unione

- (156) Al considerando 96 si è concluso che, in caso di scadenza delle misure, è probabile che i produttori esportatori cinesi esporterebbero grandi quantitativi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso nell'Unione e che tali esportazioni sarebbero probabilmente effettuate a prezzi di dumping.
- (157) L'istituzione di misure nel 2009 sembra aver dissuaso gli esportatori cinesi dal continuare a praticare il dumping del loro prodotto sul mercato dell'Unione in grandi volumi e a prezzi bassi. Di conseguenza, vi sono solo volumi trascurabili di importazioni dalla Cina nell'Unione.
- (158) Per quanto riguarda i prezzi all'esportazione cinesi verso le loro principali destinazioni di esportazione (Corea del Sud e Filippine, che rappresentano circa il 40 % del consumo dell'Unione), essi erano inferiori del 20,3 % ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione. Ciò dimostra che gli esportatori cinesi hanno reindirizzato una quota maggioritaria delle loro esportazioni verso altri mercati a prezzi molto inferiori ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione.

5.3. Attrattiva del mercato dell'Unione

- (159) Come indicato ai considerando 97 e 98, il mercato dell'Unione è attraente in termini di dimensioni e di prezzi.
- (160) Le grandi dimensioni del mercato dell'Unione, l'attuale forza relativa della sua valuta e i prezzi più elevati dell'Unione rispetto ad altri importanti mercati di paesi terzi per i produttori cinesi rendono l'Unione un mercato altamente attraente. Il probabile elevato margine di undercutting, basato su un confronto tra i prezzi all'esportazione cinesi verso i paesi terzi e i prezzi dell'industria dell'Unione, aumenta davvero l'attrattiva esercitata sui produttori cinesi dal mercato dell'Unione rispetto agli altri principali mercati di esportazione. Se si lasciassero scadere le misure, i produttori esportatori cinesi potrebbero esportare verso l'Unione a prezzi superiori a quelli verso paesi terzi, ma pur sempre inferiori ai prezzi dell'industria dell'Unione.

⁽⁴⁷⁾ In conformità delle cifre riportate nel regolamento di esecuzione (UE) 2015/865 della Commissione, del 4 giugno 2015, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di alcuni tipi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della Repubblica popolare cinese facendo seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009, considerando 46, e in base al fatto che la capacità produttiva è cresciuta allo stesso tasso della produzione in Cina.



- (161) Inoltre, come indicato al considerando 95, anche altri grandi mercati, come gli Stati Uniti d'America, il Brasile, il Canada e la Turchia, hanno adottato misure contro le importazioni di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso dalla Cina. Pertanto in caso di scadenza delle misure dell'Unione, l'Unione sarebbe naturalmente un mercato molto attraente per le esportazioni cinesi.

5.4. Conclusioni

- (162) Alla luce delle risultanze dell'inchiesta, in particolare in merito alla stima della capacità produttiva inutilizzata cinese e ai livelli dei prezzi attesi delle esportazioni cinesi verso l'UE, si ritiene che la mancata proroga delle misure determinerebbe con ogni probabilità la reiterazione del pregiudizio e aggraverebbe la condizione ancora fragile dell'industria dell'Unione a causa del probabile aumento delle importazioni cinesi a prezzi di dumping inferiori ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione.

6. INTERESSE DELL'UNIONE

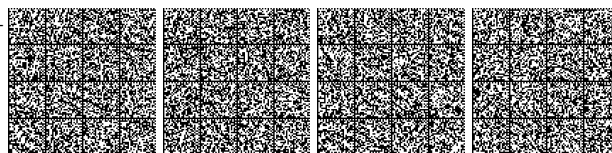
- (163) A norma dell'articolo 21 del regolamento di base, la Commissione ha valutato se il mantenimento in vigore delle misure antidumping esistenti nei confronti della Cina sia contrario all'interesse generale dell'Unione. La determinazione dell'interesse dell'Unione si è basata su una valutazione di tutti i diversi interessi coinvolti, compresi quelli dell'industria dell'Unione, degli importatori e degli utilizzatori.
- (164) Tutte le parti interessate hanno avuto la possibilità di comunicare le loro osservazioni conformemente all'articolo 21, paragrafo 2, del regolamento di base.
- (165) Partendo da tali premesse la Commissione ha valutato se, nonostante le conclusioni sul rischio di reiterazione del dumping e del pregiudizio, esistessero valide ragioni per concludere che il mantenimento delle misure in vigore fosse contrario all'interesse dell'Unione. Si ricorda che nell'inchiesta iniziale si era ritenuto che l'adozione delle misure non fosse contraria all'interesse dell'Unione.

6.1. Interesse dell'industria dell'Unione

- (166) Come illustrato al considerando 150, le misure hanno consentito all'industria dell'Unione di creare e mantenere la sua situazione microeconomica relativamente positiva. L'industria dell'Unione si sta riprendendo e ha adottato misure per migliorare l'efficienza investendo per rimanere competitiva. Tuttavia l'industria è ancora vulnerabile, come dimostrano i livelli di profitto intorno al pareggio derivanti dalla limitata capacità di trasferire gli aumenti dei prezzi delle materie prime e dal calo dell'attività nel settore delle costruzioni (che presenta un'elevata volatilità della domanda). L'abrogazione delle misure comporterebbe pertanto la reiterazione del pregiudizio notevole causato dalle importazioni a basso prezzo oggetto di dumping che entrerebbero nel mercato dell'Unione, con un conseguente ulteriore deterioramento della situazione vulnerabile dell'industria dell'Unione.
- (167) In caso di mantenimento delle misure, si prevede che l'industria dell'Unione sarà in grado di realizzare i propri investimenti operativi, di migliorare infine la redditività e di preservare la forza lavoro consistente.
- (168) Il mantenimento delle misure nei confronti della Cina andrebbe quindi a vantaggio dell'industria dell'Unione.

6.2. Interesse degli importatori/operatori commerciali

- (169) Come indicato al considerando 12, nessun importatore si è manifestato in seguito alla pubblicazione dell'avviso di apertura e durante l'inchiesta (situazione simile a quella del precedente riesame in previsione della scadenza). Sebbene non si possa escludere che l'istituzione delle misure abbia avuto un impatto negativo sulle loro attività, gli importatori non dipendono esclusivamente dalla Cina e possono rifornirsi del prodotto oggetto del riesame da altri paesi fornitori, come la Thailandia e la Russia. Si conclude pertanto (analogamente a quanto concluso nella precedente inchiesta di riesame in previsione della scadenza) che, dal punto di vista degli importatori, non esistono motivi validi per non prorogare le misure in vigore.



6.3. Interesse degli utilizzatori

- (170) Nessun utilizzatore si è manifestato successivamente alla pubblicazione dell'avviso di apertura e durante l'inchiesta. Non vi sono pertanto indicazioni che le conclusioni raggiunte nell'ultima inchiesta di riesame in previsione della scadenza ⁽⁴⁸⁾ non siano più valide e che il mantenimento delle misure avrebbe sugli utilizzatori un impatto negativo superiore all'impatto positivo delle misure.

6.4. Conclusioni relative all'interesse dell'Unione

- (171) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha concluso che non esistono validi motivi di interesse dell'Unione contrari alla proroga delle misure antidumping in vigore sulle importazioni dalla Cina.

7. MISURE ANTIDUMPING

- (172) Dalle considerazioni di cui sopra consegue che, come dispone l'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, è opportuno mantenere le misure antidumping applicabili alle importazioni di alcuni tipi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della Repubblica popolare cinese applicabili ai sensi del regolamento (UE) 2015/865, come modificato dal regolamento (UE) 2019/1382.
- (173) Le aliquote individuali del dazio antidumping indicate nel presente regolamento si applicano esclusivamente alle importazioni del prodotto oggetto del riesame fabbricato dalle persone giuridiche menzionate. Le importazioni del prodotto oggetto del riesame fabbricato da altre società non specificamente menzionate nel dispositivo del presente regolamento, comprese le persone giuridiche collegate a quelle espressamente menzionate, non possono beneficiare di tali aliquote e dovrebbero essere soggette all'aliquota del dazio applicabile a «tutte le altre società». Esse non dovrebbero essere assoggettate ad alcuna delle aliquote individuali del dazio antidumping.
- (174) Una società può chiedere l'applicazione di tali aliquote individuali del dazio antidumping in caso di successiva modifica della propria denominazione. La relativa domanda va presentata alla Commissione ⁽⁴⁹⁾. La domanda deve contenere tutte le informazioni pertinenti atte a dimostrare che la modifica non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio ad essa applicabile. Se la modifica della ragione sociale non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio ad essa applicabile, un regolamento relativo alla modifica della ragione sociale sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (175) Tutte le parti interessate sono state informate dei fatti e delle considerazioni principali sulla cui base si intendeva raccomandare il mantenimento delle misure attualmente in vigore. È stato inoltre fissato un termine entro il quale potevano comunicare osservazioni in risposta alla presente divulgazione delle informazioni. Il richiedente ha presentato osservazioni sulla portata delle misure di salvaguardia descritte nei considerando 177 e 178.
- (176) A norma dell'articolo 109 del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 ⁽⁵⁰⁾, quando un importo deve essere rimborsato a seguito di una sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, il tasso d'interesse da corrispondere dovrebbe essere quello applicato dalla Banca centrale europea alle sue principali operazioni di rifinanziamento, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, serie C, il primo giorno di calendario di ciascun mese.

⁽⁴⁸⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/865 della Commissione, del 4 giugno 2015, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di alcuni tipi di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso originari della Repubblica popolare cinese facendo seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009 (GU L 139 del 5.6.2015, pag. 12), considerando da 121 a 123.

⁽⁴⁹⁾ Commissione europea, direzione generale del Commercio, direzione H, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles, Belgio.

⁽⁵⁰⁾ Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i regolamenti (UE) n. 1296/2013, (UE) n. 1301/2013, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 1304/2013, (UE) n. 1309/2013, (UE) n. 1316/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 (GU L 193 del 30.7.2018, pag. 1).



- (177) Con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/159 della Commissione ⁽⁵¹⁾, la Commissione ha istituito una misura di salvaguardia per determinati prodotti di acciaio per un periodo di tre anni. Con il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1029 della Commissione ⁽⁵²⁾ la misura di salvaguardia è stata prorogata fino al 30 giugno 2024. Il prodotto oggetto del riesame (più precisamente il prodotto attualmente classificato con i codici NC 7217 10 90 ed ex 7217 20 90) è una delle categorie di prodotti che rientrano nella misura di salvaguardia. Di conseguenza, una volta superati i contingenti tariffari istituiti nell'ambito della misura di salvaguardia, sia il dazio tariffario oltre contingente che il dazio antidumping diventerebbero esigibili per le stesse importazioni. Poiché il sommarsi di misure antidumping e misure di salvaguardia può avere un effetto sugli scambi superiore a quanto auspicabile, la Commissione ha deciso di impedire l'applicazione simultanea del dazio antidumping e del dazio tariffario oltre contingente per il prodotto oggetto del riesame per la durata dell'istituzione del dazio di salvaguardia.
- (178) Ciò significa che se il dazio tariffario oltre contingente di cui all'articolo 1, paragrafo 6, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/159 diventa applicabile al prodotto oggetto del riesame e supera il livello dei dazi antidumping a norma del presente regolamento, è riscosso solo il dazio tariffario oltre contingente di cui all'articolo 1, paragrafo 6, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/159. Durante il periodo di applicazione simultanea dei dazi di salvaguardia e dei dazi antidumping, la riscossione dei dazi istituiti a norma del presente regolamento è sospesa. Se il dazio tariffario oltre contingente di cui all'articolo 1, paragrafo 6, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/159 diventa applicabile al prodotto oggetto del riesame ed è fissato a un livello inferiore al livello dei dazi antidumping di cui al presente regolamento, il dazio tariffario oltre contingente di cui all'articolo 1, paragrafo 6, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/159 è riscosso in aggiunta alla differenza tra tale dazio e il livello dei dazi antidumping istituiti a norma del presente regolamento. La parte dell'importo dei dazi antidumping non riscossa è sospesa.
- (179) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento di base.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

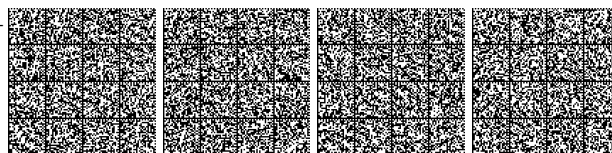
Articolo 1

- 1) È istituito un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di fili non rivestiti di acciai non legati, fili zincati di acciai non legati e trefoli, rivestiti e no, di acciai non legati, composti da non più di 18 fili, contenenti, in peso, lo 0,6 % o più di carbonio, la cui sezione trasversale massima è superiore a 3 mm, attualmente classificati con i codici NC ex 7217 10 90, ex 7217 20 90, ex 7312 10 61, ex 7312 10 65 ed ex 7312 10 69 (codici TARIC 7217 10 90 10, 7217 20 90 10, 7312 10 61 91, 7312 10 65 91 e 7312 10 69 91), originari della Repubblica popolare cinese. I trefoli galvanizzati (ma senza strati protettivi di altri materiali), composti da sette fili il cui filo centrale ha un diametro identico o superiore di meno del 3 % a quello degli altri sei fili, non sono assoggettati al dazio antidumping definitivo.
- 2) L'aliquota del dazio antidumping definitivo applicabile al prezzo netto, franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, dei prodotti descritti al paragrafo 1 e fabbricati dalle società elencate in appresso è la seguente:

Società	Codice addizionale TARIC	Dazio antidumping
Kiswire Qingdao, Ltd, Qingdao	A899	0 %
Ossen Innovation Materials Co. Joint Stock Company Ltd, Maanshan, e Ossen Jiujiang Steel Wire Cable Co. Ltd, Jiujiang	A952	31,1 %
Tutte le altre società	A999	46,20 %

⁽⁵¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/159 della Commissione, del 31 gennaio 2019, che istituisce misure di salvaguardia definitive nei confronti delle importazioni di determinati prodotti di acciaio (GU L 31 dell'1.2.2019, pag. 27).

⁽⁵²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1029 della Commissione, del 24 giugno 2021, recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2019/159 della Commissione al fine di prorogare la misura di salvaguardia sulle importazioni di determinati prodotti di acciaio (GU L 2251 del 25.6.2021, pag. 1).



3) L'applicazione dell'aliquota individuale del dazio stabilita per le società menzionate al paragrafo 2 è subordinata alla presentazione alle autorità doganali degli Stati membri di una fattura commerciale valida che soddisfi i requisiti indicati nell'allegato. In caso di mancata presentazione di tale fattura si applica l'aliquota del dazio applicabile a tutte le altre società.

4) Per evitare l'applicazione simultanea del dazio antidumping e della misura di salvaguardia istituita dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/159, qualora il dazio tariffario oltre contingente di cui all'articolo 1, paragrafo 6, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/159 diventi applicabile al prodotto oggetto del riesame e superi il livello dei dazi antidumping a norma del presente regolamento, è riscosso solo il dazio tariffario oltre contingente di cui all'articolo 1, paragrafo 6, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/159. Durante il periodo di applicazione simultanea dei dazi di salvaguardia e dei dazi antidumping, la riscossione dei dazi istituiti a norma del presente regolamento è sospesa. Se il dazio tariffario oltre contingente di cui all'articolo 1, paragrafo 6, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/159 diventa applicabile al prodotto oggetto del riesame ed è fissato a un livello inferiore al livello dei dazi antidumping di cui al presente regolamento, il dazio tariffario oltre contingente di cui all'articolo 1, paragrafo 6, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/159 è riscosso in aggiunta alla differenza tra tale dazio e il livello dei dazi antidumping istituiti a norma del presente regolamento. La parte dell'importo dei dazi antidumping non riscossa è sospesa.

5) Salvo diverse disposizioni, si applicano le norme vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 1° settembre 2021

Per la Commissione
La president
Ursula VON DER LEYEN

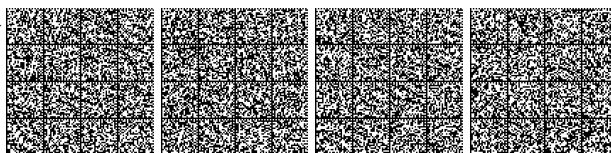
ALLEGATO

Sulla fattura commerciale valida di cui all'articolo 1, paragrafo 3, deve figurare una dichiarazione firmata da un responsabile della società, redatta secondo il modello seguente:

- 1) nome e funzione del responsabile della società che ha emesso la fattura commerciale;
- 2) la dichiarazione seguente:

«Il sottoscritto certifica che il (volume) di fili e trefoli di acciai non legati per cemento armato precompresso e postcompresso venduto per l'esportazione nell'Unione europea e oggetto della presente fattura è stato fabbricato da (nome della società e sede sociale) (codice addizionale TARIC) in (paese interessato). Il sottoscritto dichiara che le informazioni fornite nella presente fattura sono complete ed esatte.

Data e firma».



RACCOMANDAZIONE (UE) 2021/1433 DELLA COMMISSIONE**del 1° settembre 2021****sulle procedure di valutazione della conformità e di vigilanza del mercato nel contesto della minaccia rappresentata dalla COVID-19**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 292,

considerando quanto segue:

- (1) All'inizio del 2020 la pandemia di COVID-19 ha innescato una crescita esponenziale e senza precedenti della domanda sul mercato dell'UE di dispositivi di protezione individuale (di seguito «DPI») quali maschere, guanti, tute od occhiali protettivi, come pure di dispositivi medici quali maschere chirurgiche, guanti da esplorazione e determinati tipi di camici. In particolare, la catena di approvvigionamento di determinati tipi di DPI, quali le maschere monouso, è stata sottoposta a una forte pressione. La catena di approvvigionamento globale di tali prodotti ha inoltre subito gravi perturbazioni, le cui ripercussioni si sono fatte sentire anche sul mercato dell'UE.
- (2) Gli operatori economici attivi in tutta l'UE hanno lavorato incessantemente per aumentare le loro capacità di produzione e distribuzione. Al fine di mitigare gli effetti dei diversi fattori di turbativa, gli operatori economici hanno spesso riprogettato le loro catene di approvvigionamento con l'apertura di nuove linee di produzione e/o la diversificazione della loro base di fornitori.
- (3) I requisiti per la progettazione, la fabbricazione e l'immissione sul mercato di dispositivi di protezione individuale sono stabiliti dal regolamento (UE) 2016/425 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, sui dispositivi di protezione individuale e che abroga la direttiva 89/686/CEE del Consiglio ⁽¹⁾.
- (4) I requisiti per la progettazione, la fabbricazione e l'immissione sul mercato di dispositivi medici sono stabiliti dal regolamento (UE) 2017/745 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2017, relativo ai dispositivi medici, che modifica la direttiva 2001/83/CE, il regolamento (CE) n. 178/2002 e il regolamento (CE) n. 1223/2009 e che abroga le direttive 90/385/CEE e 93/42/CEE del Consiglio ⁽²⁾, che ha abrogato la direttiva 93/42/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, concernente i dispositivi medici ⁽³⁾ a decorrere dal 26 maggio 2021.
- (5) Le maschere monouso e riutilizzabili che garantiscono la protezione dal particolato, le tute monouso e riutilizzabili, i guanti e gli occhiali protettivi, impiegati a fini di prevenzione e protezione dagli agenti biologici nocivi come i virus, sono prodotti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2016/425.
- (6) Le maschere chirurgiche, i guanti da esplorazione e determinati tipi di camici sono prodotti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2017/745 e della direttiva 93/42/CEE abrogata.

⁽¹⁾ GUL 81 del 31.3.2016, pag. 51.⁽²⁾ GUL 117 del 5.5.2017, pag. 1.⁽³⁾ GUL 169 del 12.7.1993, pag. 1.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2021/1434 DELLA COMMISSIONE**del 2 settembre 2021****che chiude un riesame dei regolamenti di esecuzione (UE) n. 443/2011 e (UE) n. 444/2011 del Consiglio che estendono il dazio compensativo definitivo e il dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biodiesel spedito dal Canada**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visti il regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 1, e il regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea ⁽²⁾, in particolare l'articolo 14, paragrafo 1,

visti il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1266 della Commissione, del 29 luglio 2021, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biodiesel originario degli Stati Uniti d'America a seguito di un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, e il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1267 della Commissione, del 29 luglio 2021, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di biodiesel originario degli Stati Uniti d'America a seguito di un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

- (1) La Commissione europea ha ricevuto una richiesta di esenzione dalle misure antidumping e compensative applicabili alle importazioni di biodiesel spedito dal Canada, a prescindere dal fatto che venga dichiarato originario del Canada o no, per quanto riguarda la società Verbio Diesel Canada Corporation («il richiedente»). La richiesta a norma dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/1036 e dell'articolo 23, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2016/1037, è stata presentata il 13 luglio 2020.
- (2) La Commissione ha esaminato gli elementi di prova disponibili nella richiesta e ha concluso che esistono elementi di prova sufficienti a giustificare l'avvio di un'inchiesta a norma dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/1036 e dell'articolo 23, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2016/1037, allo scopo di determinare la possibilità di concedere al richiedente l'esenzione dalle misure estese.

⁽¹⁾ GU L 176 del 30.6.2016, pag. 21.

⁽²⁾ GU L 176 del 30.6.2016, pag. 55.

⁽³⁾ GU L 277 del 2.8.2021, pag. 34.

⁽⁴⁾ GU L 277 del 2.8.2021, pag. 62.



- (3) Il 16 dicembre 2020, con il regolamento di esecuzione (UE) 2020/2098 della Commissione ⁽⁵⁾, la Commissione ha avviato il riesame dei regolamenti di esecuzione (UE) n. 443/2011 ⁽⁶⁾ e (UE) n. 444/2011 ⁽⁷⁾ del Consiglio. Il regolamento di esecuzione (UE) 2020/2098 della Commissione ha abrogato i dazi antidumping istituiti dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1518 della Commissione ⁽⁸⁾ per quanto riguarda le importazioni di biodiesel effettuate dal richiedente e ha invitato le autorità doganali ad adottare gli opportuni provvedimenti per registrare tali importazioni. La Commissione ha invitato le parti interessate a contattarla al fine di partecipare all'inchiesta.
- (4) Tutte le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni sull'avvio dell'inchiesta e di chiedere un'audizione con la Commissione o con il consigliere-auditore nei procedimenti in materia commerciale, o con entrambi, entro i termini stabiliti nel regolamento di esecuzione (UE) 2020/2098 della Commissione. Non sono pervenute osservazioni o richieste di audizione.

2. RITIRO DELLA RICHIESTA E CHIUSURA DEL PROCEDIMENTO

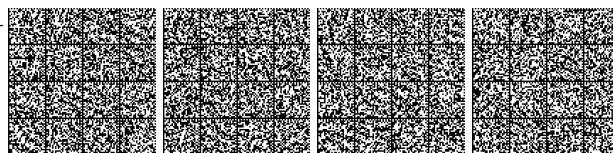
- (5) Con lettera del 2 luglio 2021 il richiedente ha formalmente ritirato la richiesta presentata il 13 luglio 2020.
- (6) A norma dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1036 e dell'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1037, il procedimento può essere chiuso in caso di ritiro della richiesta, a meno che la chiusura sia contraria all'interesse dell'Unione. Dall'inchiesta non erano emerse considerazioni che indicassero che una continuazione del procedimento sarebbe stata nell'interesse dell'Unione.
- (7) La Commissione conclude pertanto che l'inchiesta di riesame debba essere chiusa. La registrazione delle importazioni del richiedente dovrebbe quindi terminare e il dazio antidumping a livello nazionale applicabile a «tutte le altre società» di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1518 della Commissione e del regolamento di esecuzione (UE) 2021/1266 della Commissione (172,2 EUR/tonnellata) dovrebbe essere riscosso retroattivamente su tali importazioni a decorrere dalla data di avvio dell'inchiesta di riesame.
- (8) Le parti interessate sono state informate di conseguenza e hanno avuto modo di presentare osservazioni. Non è pervenuta alcuna osservazione.
- (9) Le misure stabilite dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1036, cui fa riferimento anche l'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1037,

⁽⁵⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/2098 della Commissione, del 15 dicembre 2020, che avvia un riesame dei regolamenti di esecuzione (UE) n. 443/2011 e n. 444/2011 del Consiglio che estendono rispettivamente il dazio compensativo definitivo e il dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biodiesel spedito dal Canada, a prescindere dal fatto che venga dichiarato originario del Canada o no, allo scopo di determinare la possibilità di concedere un'esenzione da tali misure a un produttore esportatore canadese, che abroga il dazio antidumping sulle importazioni provenienti da detto produttore esportatore e che dispone la registrazione di tali importazioni (GU L 425 del 16.12.2020, pag. 13).

⁽⁶⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 443/2011 del Consiglio, del 5 maggio 2011, che estende il dazio compensativo definitivo istituito dal regolamento (CE) n. 598/2009 sulle importazioni di biodiesel originario degli Stati Uniti d'America alle importazioni di biodiesel spedito dal Canada, a prescindere dal fatto che venga dichiarato originario del Canada o no, e che estende il dazio compensativo definitivo istituito dal regolamento (CE) n. 598/2009 alle importazioni di biodiesel in miscela contenente in peso il 20 % o meno di biodiesel originario degli Stati Uniti d'America, e chiude l'inchiesta riguardante le importazioni spedite da Singapore (GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 1).

⁽⁷⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 444/2011 del Consiglio, del 5 maggio 2011, che estende il dazio antidumping definitivo istituito dal regolamento (CE) n. 599/2009 sulle importazioni di biodiesel originario degli Stati Uniti d'America alle importazioni di biodiesel spedito dal Canada, indipendentemente dal fatto che sia dichiarato originario del Canada o no, e che estende il dazio antidumping definitivo istituito dal regolamento (CE) n. 599/2009 alle importazioni di biodiesel in miscela contenente in peso il 20 % o meno di biodiesel originario degli Stati Uniti d'America, e chiude l'inchiesta riguardante le importazioni spedite da Singapore (GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 12).

⁽⁸⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1518 della Commissione, del 14 settembre 2015, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biodiesel originario degli Stati Uniti d'America a seguito di un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio (GU L 239 del 15.9.2015, pag. 69).



HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il riesame avviato dal regolamento di esecuzione (UE) 2020/2098 della Commissione è chiuso.

Articolo 2

Il dazio antidumping applicabile a «tutte le altre società» di cui all'articolo 1, paragrafo 2, e all'articolo 2 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1518 della Commissione e del regolamento di esecuzione (UE) 2021/1266 della Commissione è ripristinato a decorrere dal 16 dicembre 2020 per quanto riguarda le importazioni della società Verbio Diesel Canada Corporation.

Il dazio antidumping di cui al paragrafo 1 è riscosso con effetto a decorrere dal 16 dicembre 2020 sulle importazioni registrate a norma dell'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2020/2098 della Commissione.

Articolo 3

Le autorità doganali sono invitate a cessare la registrazione delle importazioni introdotta in conformità all'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2020/2098 della Commissione.

Salvo diversa indicazione si applicano le disposizioni vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 4

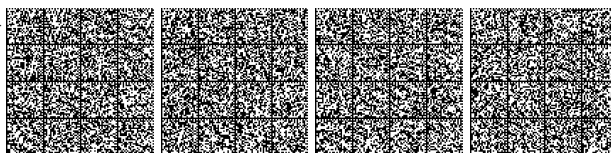
Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 2 settembre 2021

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

21CE2444



DECISIONE (PESC) 2021/1435 DEL COMITATO POLITICO E DI SICUREZZA

del 26 agosto 2021

relativa alla nomina del comandante della forza della missione dell'UE per la missione militare di formazione dell'Unione europea in ambito PSDC nella Repubblica centrafricana (EUTM RCA) e che abroga la decisione (PESC) 2020/1250 (EUTM RCA/1/2021)

IL COMITATO POLITICO E DI SICUREZZA,

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

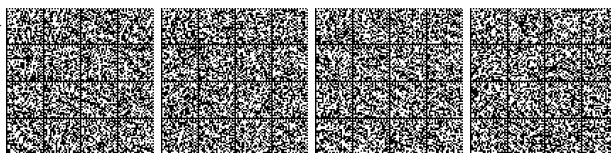
vista la decisione (PESC) 2016/610 del Consiglio, del 19 aprile 2016, relativa a una missione militare di formazione dell'Unione europea in ambito PSDC nella Repubblica centrafricana (EUTM RCA) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Con la decisione (PESC) 2016/610, il Consiglio ha autorizzato il comitato politico e di sicurezza (CPS), a norma dell'articolo 38 del trattato sull'Unione europea, ad adottare le decisioni appropriate in merito al controllo politico e alla direzione strategica della missione militare di formazione dell'Unione europea in ambito PSDC nella Repubblica centrafricana (EUTM RCA), comprese le decisioni relative alla nomina di comandanti successivi della forza della missione dell'UE.
- (2) Il 1° settembre 2020 il CPS ha adottato la decisione (PESC) 2020/1250 ⁽²⁾, relativa alla nomina del generale di brigata Paulo Manuel SIMÕES DAS NEVES DE ABREU quale comandante della forza della missione dell'UE per l'EUTM RCA.
- (3) Il 7 luglio 2021 le autorità militari francesi hanno proposto la nomina del generale di brigata Jacques LANGLADE DE MONTGROS perché succeda al generale di brigata Paulo Manuel SIMÕES DAS NEVES DE ABREU quale comandante della forza della missione dell'UE per l'EUTM RCA con effetto a decorrere dal 14 settembre 2021.
- (4) Il 19 luglio 2021 il comitato militare dell'UE ha convenuto di raccomandare che il CPS approvi tale proposta.
- (5) È pertanto opportuno adottare una decisione relativa alla nomina del generale di brigata Jacques LANGLADE DE MONTGROS. Inoltre, è opportuno abrogare la decisione (PESC) 2020/1250.
- (6) A norma dell'articolo 5 del protocollo n. 22 sulla posizione della Danimarca, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Danimarca non partecipa all'elaborazione e all'attuazione di decisioni e azioni dell'Unione che hanno implicazioni nel settore della difesa.

⁽¹⁾ GU L 104 del 20.4.2016, pag. 21.

⁽²⁾ Decisione del Comitato politico e di sicurezza (PESC) 2020/1250, del 1° settembre 2020, sulla nomina del comandante della forza della missione dell'UE della missione di addestramento militare PSDC dell'Unione europea nella Repubblica centrafricana (EUTM RCA) e che abroga la decisione (PESC) 2019/1113 (MUE RCA/2/2020) (GU L 290 del 4.9.2020, pag. 14).



HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il generale di brigata Jacques LANGLADE DE MONTGROS è nominato comandante della forza della missione dell'UE per la missione militare di formazione dell'Unione europea in ambito PSDC nella Repubblica centrafricana (EUTM RCA) con effetto a decorrere dal 14 settembre 2021.

Articolo 2

La decisione (PESC) 2020/1250 è abrogata a decorrere dal 14 settembre 2021.

Articolo 3

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

Fatto a Bruxelles, 26 agosto 2021

Per il comitato politico e di sicurezza

La presidente

S. FROM-EMMESBERGER

21CE2445



DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2021/1436 DELLA COMMISSIONE

del 31 agosto 2021

che modifica la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose al fine di autorizzare determinate deroghe nazionali

[notificata con il numero C(2021) 6156]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafi 2 e 4,

considerando quanto segue:

- (1) L'allegato I, capo I.3, l'allegato II, capo II.3, e l'allegato III, capo III.3, della direttiva 2008/68/CE elencano deroghe nazionali, che consentono di tener conto di specificità nazionali. Alcuni Stati membri hanno chiesto varie nuove deroghe nazionali e svariate modifiche delle deroghe autorizzate.
- (2) La Commissione ha esaminato o riesaminato tali richieste di deroghe e constatato che sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 6, paragrafi 2 e 4, della direttiva 2008/68/CE. Tali deroghe dovrebbero pertanto essere autorizzate.
- (3) L'allegato I, capo I.3, l'allegato II, capo II.3, e l'allegato III, capo III.3, della direttiva 2008/68/CE dovrebbero quindi essere adattati e in considerazione di ciò, è opportuno sostituire tali allegati per motivi di chiarezza.
- (4) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2008/68/CE.
- (5) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato per il trasporto di merci pericolose,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

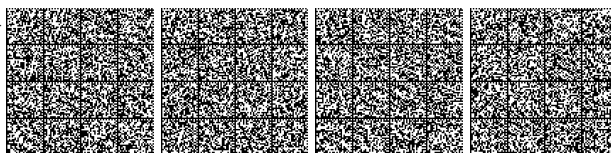
Articolo 1

Gli Stati membri elencati nell'allegato sono autorizzati ad applicare le deroghe ivi previste relative al trasporto di merci pericolose all'interno del loro territorio.

Articolo 2

L'allegato I, capo I.3, l'allegato II, capo II.3, e l'allegato III, capo III.3, della direttiva 2008/68/CE sono modificati conformemente all'allegato della presente decisione.

⁽¹⁾ GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13.



Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 31 agosto 2021

Per la Commissione
Adina VĂLEAN
Membro della Commissione



ALLEGATO

Gli allegati I, II e III della direttiva 2008/68/CE sono così modificati:

1) nell'allegato I, il capo I.3 è sostituito dal seguente:

«I.3 **Deroghe nazionali**

Deroghe concesse agli Stati membri in base all'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2008/68/CE per il trasporto di merci pericolose all'interno del loro territorio.

Identificazione delle deroghe: RO-a/bi/bii-MS-nn

RO = strada
a/bi/bii = articolo 6, paragrafo 2, lettera a), e lettera b), punti i) e ii)
MS = sigla dello Stato membro
nn = numero d'ordine

In base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2008/68/CE

BE Belgio

RO-a-BE-2

Oggetto: trasporto di contenitori vuoti non ripuliti che hanno contenuto prodotti di diverse classi.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1.1.6

Contenuto della legislazione nazionale: indicazione sul documento di trasporto: "Imballaggi vuoti non ripuliti che hanno contenuto prodotti di diverse classi".

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: Deroga 6-97.

Data di scadenza: 31 dicembre 2022

RO-a-BE-3

Oggetto: adozione della deroga RO-a-HU-2.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: deroga 4-2004.

Data di scadenza: 31 dicembre 2022

RO-a-BE-4

Oggetto: esenzione da tutte le prescrizioni dell'ADR per il trasporto nazionale di un massimo di 1 000 rilevatori di fumo ionici usati da abitazioni private all'impianto di trattamento in Belgio attraverso i punti di raccolta previsti nel piano per la raccolta selettiva dei rilevatori di fumo.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: tutte le prescrizioni.

Contenuto della legislazione nazionale: l'uso domestico di rilevatori di fumo ionici non è soggetto a un controllo regolamentare da un punto di vista radiologico quando il rilevatore di fumo è di tipo omologato. Anche il trasporto di questi rilevatori di fumo per la consegna all'utilizzatore finale è esentato dalle prescrizioni dell'ADR (cfr. il punto 1.7.1.4, lettera e)).

La direttiva 2002/96/CE (sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche) prevede la raccolta selettiva dei rilevatori di fumo usati per il trattamento delle schede di circuito e, nel caso dei rilevatori di fumo ionici, per la rimozione delle sostanze radioattive. Per consentire questa raccolta selettiva è stato elaborato un piano per incentivare i nuclei domestici a portare i rilevatori di fumo usati a un punto di raccolta da cui possono essere trasportati ad un impianto di trattamento, talvolta attraverso un secondo punto di raccolta o un deposito intermedio.



Nei punti di raccolta saranno messi a disposizione imballaggi metallici in cui potrà essere sistemato un massimo di 1 000 rilevatori di fumo. Da tali punti un imballaggio di questo tipo contenente rilevatori di fumo può essere trasportato con altri rifiuti a un deposito intermedio o all'impianto di trattamento. L'imballaggio è etichettato con la dicitura "Rilevatore di fumo".

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: il piano per la raccolta selettiva dei rilevatori di fumo fa parte delle condizioni per l'eliminazione di strumenti omologati previste all'articolo 3.1.d.2 del decreto reale del 20 luglio 2001: regolamento sulla radioprotezione generale.

Osservazioni: questa deroga è necessaria per consentire la raccolta selettiva dei rilevatori di fumo ionici usati.

Data di scadenza: 30 giugno 2026

DK Danimarca

RO-a-DK-2

Oggetto: trasporto su strada nello stesso veicolo di imballaggi contenenti sostanze esplosive e di imballaggi contenenti detonatori.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 7.5.2.2.

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni relative all'imballaggio misto.

Contenuto della legislazione nazionale: il trasporto di merci pericolose su strada deve avvenire nel rispetto delle regole dell'ADR.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Bekendtgørelse nr. 729 af 15. august 2001 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. 1.*

Osservazioni: esiste l'esigenza pratica di poter caricare le sostanze esplosive e i detonatori nello stesso veicolo per trasportarli dal luogo di deposito al luogo in cui sono utilizzati e nuovamente al deposito.

Quando la legislazione danese sul trasporto di merci pericolose sarà stata modificata, le autorità danesi autorizzeranno questi trasporti alle condizioni seguenti:

1. non si possono trasportare più di 25 kg di sostanze esplosive del gruppo D;
2. non si possono trasportare più di 200 detonatori del gruppo B;
3. i detonatori e le sostanze esplosive devono essere imballati separatamente in imballaggi con certificazione ONU, in conformità alla direttiva 2000/61/CE che modifica la direttiva 94/55/CE;
4. gli imballaggi contenenti i detonatori e quelli contenenti le sostanze esplosive devono essere collocati ad almeno 1 metro di distanza gli uni dagli altri. Questa distanza deve essere mantenuta anche dopo una frenata brusca. Gli imballaggi contenenti le sostanze esplosive e quelli contenenti i detonatori devono essere collocati in modo da poter essere estratti rapidamente dal veicolo;
5. devono essere rispettate tutte le altre norme relative al trasporto di merci pericolose su strada.

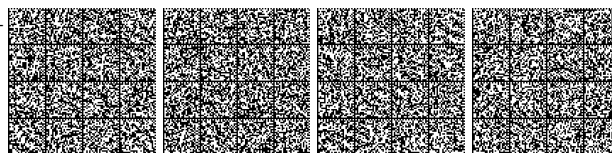
Data di scadenza: 30 giugno 2026

RO-a-DK-3

Oggetto: trasporto su strada di imballaggi e articoli contenenti rifiuti o residui di merci pericolose di determinate classi, raccolti presso abitazioni e imprese a fini di smaltimento.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: parti e capitoli 2, 3, 4.1, 5.1, 5.2, 5.4, 6, 8.1 e 8.2.

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni sulla classificazione, disposizioni speciali, disposizioni sull'imballaggio, procedure di spedizione, prescrizioni relative alla costruzione e alle prove degli imballaggi, prescrizioni generali relative alle unità di trasporto e al materiale di bordo e prescrizioni relative alla formazione.



Contenuto della legislazione nazionale: gli imballaggi interni e gli articoli contenenti rifiuti o residui di merci pericolose di determinate classi, raccolti presso abitazioni private o imprese a fini di smaltimento, possono essere imballati insieme in determinati imballaggi esterni e/o sovrimballaggi e trasportati seguendo procedure di spedizione speciali che prevedono restrizioni particolari in materia di imballaggio e di marcatura. La quantità di merci pericolose per imballaggio interno, per imballaggio esterno e/o per unità di trasporto è limitata.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Bekendtgørelse nr. 818 af 28. juni 2011 om vejtransport af farligt gods* § 4, stk. 3.

Osservazioni: non è possibile per i responsabili della gestione dei rifiuti applicare tutte le disposizioni dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE quando rifiuti contenenti quantità residue di merci pericolose sono stati raccolti presso abitazioni private e imprese per essere trasportati a impianti di smaltimento. I rifiuti sono generalmente contenuti in imballaggi che sono stati venduti al dettaglio.

Data di scadenza: 1° gennaio 2025

DE Germania

RO-a-DE-1

Oggetto: imballaggio misto e carico misto di parti di automobili con la classificazione 1.4G assieme a determinate merci pericolose (n4).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 4.1.10 e 7.5.2.1

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni relative all'imballaggio misto e al carico misto.

Contenuto della legislazione nazionale: le merci ONU 0431 e ONU 0503 possono far parte di un unico carico comprendente determinate merci pericolose (prodotti connessi alla costruzione automobilistica) in quantità specifiche, indicate nell'esenzione. Non deve essere superato il valore "1 000" (cfr. il punto 1.1.3.6.4).

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Gefahrgut-Ausnahmereordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 28.*

Osservazioni: l'esenzione è necessaria per consentire una rapida consegna di parti di ricambio per la sicurezza automobilistica, a seconda della domanda locale. A causa dell'ampia gamma di prodotti, il deposito di tali prodotti presso le officine locali non è comune.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-a-DE-2

Oggetto: esenzione dall'obbligo di essere muniti di un documento di trasporto e di una dichiarazione dello spediteur per determinate quantità di merci pericolose, come indicato al punto 1.1.3.6. (n1).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1.1.1 e 5.4.1.1.6

Contenuto dell'allegato della direttiva: contenuto del documento di trasporto.

Contenuto della legislazione nazionale: per tutte le classi eccetto la classe 7: non sono necessari documenti di trasporto se la quantità della merce trasportata non supera le quantità indicate al punto 1.1.3.6.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Gefahrgut-Ausnahmereordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 18.*

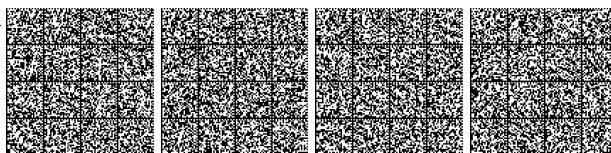
Osservazioni: le informazioni fornite nella marcatura e nell'etichettatura degli imballaggi sono considerate sufficienti per il trasporto nazionale, in quanto un documento di trasporto non è sempre adatto per la distribuzione locale.

Deroga registrata dalla Commissione con il n. 22 (a norma dell'articolo 6, paragrafo 10, della direttiva 94/55/CE).

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-a-DE-3

Oggetto: trasporto di complessi di misura e pompe di carburante (vuote, non ripulite).



Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: disposizioni applicabili alle merci ONU 1202, 1203 e 1223.

Contenuto dell'allegato della direttiva: istruzioni per l'imballaggio, la marcatura, i documenti, il trasporto e la movimentazione; istruzioni per gli equipaggi.

Contenuto della legislazione nazionale: specificazione delle norme applicabili e delle disposizioni accessorie per l'applicazione della deroga; fino a 1 000 litri: comparabile agli imballaggi vuoti, non ripuliti; oltre 1 000 litri: conformità a determinate norme per le cisterne; unicamente trasporto vuoti e non ripuliti.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Gefahrgut-Ausnahmereordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 24.*

Osservazioni: n. di elenco: 7, 38, 38a.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-a-DE-5

Oggetto: autorizzazione all'imballaggio combinato.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 4.1.10.4 MP2

Contenuto dell'allegato della direttiva: divieto di imballaggio combinato.

Contenuto della legislazione nazionale: classi 1.4S, 2, 3 e 6.1; autorizzazione all'imballaggio combinato di oggetti della classe 1.4S (cartucce per armi di piccolo calibro), di aerosol (classe 2) e di materiali per la pulizia e il trattamento delle classi 3 e 6.1 (nn. ONU indicati) da essere venduti in imballaggi combinati del gruppo II e in piccole quantità.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Gefahrgut-Ausnahmereordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.*

Osservazioni: n. di elenco: 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

IE Irlanda

RO-a-IE-1

Oggetto: esenzione dalle prescrizioni del punto 5.4.0 dell'ADR in relazione al documento di trasporto riguardante i pesticidi della classe 3 dell'ADR, elencati al punto 2.2.3.3 come pesticidi FT2 (punto di infiammabilità < 23 °C) e della classe 6.1 dell'ADR, elencati al punto 2.2.61.3 come pesticidi liquidi T6 (punto di infiammabilità non inferiore a 23 °C), quando le quantità delle merci pericolose trasportate non superano le quantità fissate al punto 1.1.3.6 dell'ADR.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.

Contenuto dell'allegato della direttiva: obbligo di essere muniti di un documento di trasporto.

Contenuto della legislazione nazionale: il documento di trasporto non è richiesto per il trasporto di pesticidi delle classi 3 e 6.1 dell'ADR quando la quantità di merci pericolose trasportate non supera le quantità fissate al punto 1.1.3.6 dell'ADR.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Regulation 82(9) of the "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".*

Osservazioni: prescrizione inutile e onerosa per le operazioni locali di trasporto e consegna di tali pesticidi.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-a-IE-4

Oggetto: esenzione dalle prescrizioni previste nei capitoli 5.3, 5.4 e 7 e nell'allegato B dell'ADR per quanto riguarda il trasporto di bombole di gas per distributori (di bevande) quando tali bombole sono trasportate nello stesso veicolo insieme alle bevande (per le quali saranno utilizzate).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.3, 5.4, 7 e allegato B.



Contenuto dell'allegato della direttiva: marcatura dei veicoli, documenti di trasporto e disposizioni relative alle attrezzature e alle operazioni di trasporto.

Contenuto della legislazione nazionale: esenzione dalle prescrizioni previste nei capitoli 5.3, 5.4, 7 e nell'allegato B dell'ADR per quanto riguarda le bombole di gas usate nei distributori di bevande, quando tali bombole sono trasportate nello stesso veicolo insieme alle bevande (per le quali saranno utilizzate).

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: proposta di modifica della regolamentazione "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Osservazioni: l'attività principale consiste nella distribuzione di colli di bevande, che non sono sostanze secondo l'ADR, insieme a piccole quantità di piccole bombole contenenti i gas per la distribuzione di tali bevande.

In precedenza a norma dell'articolo 6, paragrafo 10, della direttiva 94/55/CE.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-a-IE-5

Oggetto: esenzione, per il trasporto nazionale all'interno dell'Irlanda, dalle prescrizioni relative alla costruzione, alle prove e all'utilizzazione dei recipienti, stabilite nei capitoli 6.2 e 4.1 dell'ADR, per le bombole e i fusti a pressione contenenti gas della classe 2 che sono stati oggetto di un trasporto multimodale comportante un trasporto marittimo, qualora i) tali bombole e fusti a pressione siano costruiti, sottoposti a prove e utilizzati in conformità al codice IMDG; ii) tali bombole e fusti a pressione non siano stati ricaricati in Irlanda ma rinviati nominalmente vuoti al paese di origine del trasporto multimodale; e iii) tali bombole e fusti a pressione siano distribuiti in piccole quantità a livello locale.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 1.1.4.2, 4.1 e 6.2.

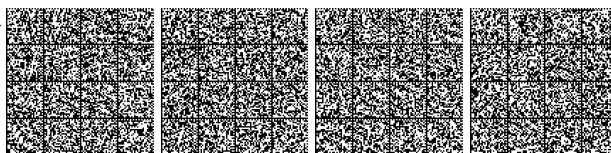
Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni concernenti i trasporti multimodali comportanti un trasporto marittimo, l'utilizzazione di bombole e di fusti a pressione per i gas della classe 2 dell'ADR e la costruzione e le prove di tali bombole e fusti a pressione per i gas della classe 2 dell'ADR.

Contenuto della legislazione nazionale: le disposizioni stabilite nei capitoli 4.1 e 6.2 non si applicano alle bombole e ai fusti a pressione per i gas della classe 2, a condizione che: i) tali bombole e fusti a pressione siano costruiti e sottoposti a prove in conformità al codice IMDG; ii) tali bombole e fusti a pressione siano utilizzati in conformità al codice IMDG; iii) tali bombole e fusti a pressione siano stati inviati allo speditore con un trasporto multimodale comportante un trasporto marittimo; iv) tali bombole e fusti a pressione siano trasportati fino all'utilizzatore finale con un unico viaggio, effettuato nell'arco di una giornata, a partire dal destinatario del trasporto multimodale (di cui al punto iii); v) tali bombole e fusti a pressione non siano ricaricati nello Stato e siano rinviati nominalmente vuoti nel paese di origine dell'operazione di trasporto multimodale (di cui al punto iii); e vi) tali bombole e fusti a pressione siano distribuiti in piccole quantità a livello locale nel territorio dello Stato.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: proposta di modifica della regolamentazione "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Osservazioni: i gas contenuti in tali bombole e fusti a pressione hanno specifiche tali, richieste dagli utilizzatori finali, da dover essere importati da regioni al di fuori dell'area ADR. Dopo l'utilizzo, tali bombole e fusti a pressione nominalmente vuoti devono essere rinviati nel paese di origine, dove saranno ricaricati con i gas specificati; essi non possono essere ricaricati in Irlanda né in alcuna altra parte dell'area ADR. Sebbene non conformi all'ADR, sono conformi al codice IMDG e sono accettati ai fini di tale codice. Il trasporto multimodale, che inizia al di fuori dell'area ADR, deve terminare nei locali dell'importatore, da dove le bombole e i fusti a pressione devono essere distribuiti in piccole quantità agli utilizzatori finali a livello locale nel territorio dell'Irlanda. Questo trasporto all'interno dell'Irlanda rientrerebbe nell'articolo 6, paragrafo 9, quale modificato, della direttiva 94/55/CE.

Data di scadenza: 30 giugno 2023



RO-a-IE-6

Oggetto: esenzione da alcune disposizioni dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE concernenti l'imballaggio, la marcatura e l'etichettatura di piccole quantità (inferiori ai limiti fissati al punto 1.1.3.6) di articoli pirotecnici scaduti con codici di classificazione 1.3G, 1.4G e 1.4S della classe 1 dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE, recanti i numeri di identificazione ONU 0092, 0093, 0191, 0195, 0197, 0240, 0312, 0403, 0404, 0453, 0505, 0506 o 0507 per il trasporto verso una caserma militare o un poligono di tiro militare a fini di smaltimento.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: parti 1, 2, 4, 5 e 6.

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni generali, classificazione, disposizioni relative all'imballaggio, disposizioni relative alla spedizione, costruzione e prove degli imballaggi.

Contenuto della legislazione nazionale: le disposizioni dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE concernenti l'imballaggio, la marcatura e l'etichettatura di articoli pirotecnici scaduti recanti i numeri ONU 0092, 0093, 0191, 0195, 0197, 0240, 0312, 0403, 0404, 0453, 0505, 0506 o 0507 per il trasporto verso una caserma militare o un poligono di tiro militare non si applicano, a condizione che siano rispettate le disposizioni generali dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE in materia di imballaggio e siano incluse informazioni supplementari nel documento di trasporto. La deroga si applica unicamente al trasporto locale, verso una caserma militare o un poligono di tiro militare, di piccole quantità di materie pirotecniche scadute ai fini del loro smaltimento in condizioni di sicurezza.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: S.I. 349 of 2011 Regulation 57(f) and (g).

Osservazioni: il trasporto di piccole quantità di materie pirotecniche per la segnalazione marittima "scadute", effettuato in particolare da proprietari di imbarcazioni da diporto e da fornitori navali, verso una caserma militare o un poligono di tiro militare ai fini del loro smaltimento in condizioni di sicurezza ha creato problemi, soprattutto in relazione alle prescrizioni sull'imballaggio. La deroga concerne le piccole quantità (inferiori a quelle indicate al punto 1.1.3.6) per il trasporto locale e comprende tutti i numeri ONU assegnati alle materie pirotecniche per la segnalazione marittima.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-a-IE-7

Oggetto: adozione della deroga **RO-a-HU-2**.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: -

Data di scadenza: 30 giugno 2027

ES Spagna

RO-a-ES-1

Oggetto: affissione di pannelli (*placard*) sui contenitori

Base giuridica: direttiva 2008/68/CE, articolo 6, paragrafo 2, lettera a).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.3.1.2.

Contenuto dell'allegato della direttiva: i pannelli devono essere apposti su entrambi i lati e ad ogni estremità del contenitore, del contenitore per gas ad elementi multipli (CGEM), del contenitore cisterna o della cisterna mobile.

Contenuto della legislazione nazionale: i pannelli non devono essere apposti sui contenitori che contengono colli laddove siano utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto su strada. L'esenzione non si applica alla classe 1 o 7.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Real Decreto 97/2014. Anejo 1. Apartado 8.*

Osservazioni: un contenitore diverso da un contenitore cisterna, utilizzato solo per il trasporto su strada e non collegato a un'operazione di trasporto intermodale, svolge le funzioni proprie di una cassa mobile. Per le casse mobili per il trasporto di merci imballate non è richiesto alcun tipo di pannelli di pericolo, salvo per le classi 1 e 7.

È stato pertanto ritenuto opportuno prevedere un'esenzione, esclusivamente dall'obbligo di pannelli, per i contenitori utilizzati come casse mobili nelle operazioni di trasporto su strada, fatta eccezione per i contenitori adibiti al trasporto di prodotti della classe 1 o 7.



In tale esenzione i contenitori sono assimilati alle casse mobili per quanto riguarda le condizioni di sicurezza; non vi sono motivi che giustifichino l'applicazione ai contenitori di ulteriori prescrizioni rispetto a quelle previste per le casse mobili in quanto queste ultime rispettano requisiti di sicurezza superiori in ragione della loro progettazione e costruzione specifiche. Il resto dei pannelli e delle marcature prescritti per i veicoli che trasportano merci pericolose devono essere conformi alle disposizioni dell'allegato I, capo I.1, capitolo 5.3, della direttiva 2008/68/CE.

Data di scadenza: 1° gennaio 2025.

FR Francia

RO-a-FR-2

Oggetto: trasporto di rifiuti di attività sanitarie a rischio infettivo che rientrano nel n. ONU 3291 aventi una massa inferiore o pari a 15 kg.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: allegati A e B.

Contenuto della legislazione nazionale: esenzione dalle prescrizioni dell'ADR per il trasporto di rifiuti di attività sanitarie a rischio infettivo che rientrano nel n. ONU 3291 aventi una massa inferiore o pari a 15 kg.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route — Article 12.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-a-FR-5

Oggetto: trasporto di merci pericolose in veicoli per il trasporto pubblico di passeggeri (18).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 8.3.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: trasporto di passeggeri e merci pericolose.

Contenuto della legislazione nazionale: trasporto di merci pericolose diverse da quelle della classe 7, autorizzato come bagaglio a mano nei veicoli di trasporto pubblico: si applicano solo le disposizioni relative all'imballaggio, alla marcatura e all'etichettatura dei colli stabilite ai punti 4.1, 5.2 e 3.4.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: Arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres, annexe I paragraphe 3.1.

Osservazioni: i passeggeri possono trasportare nel bagaglio a mano unicamente merci pericolose destinate al proprio uso personale o professionale. Alle persone affette da patologie respiratorie è consentito il trasporto di contenitori portatili di gas nella quantità necessaria per un viaggio.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-a-FR-6

Oggetto: trasporto per conto proprio di merci pericolose in piccole quantità (18).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: obbligo di avere un documento di trasporto.

Contenuto della legislazione nazionale: il trasporto per conto proprio di merci pericolose diverse da quelle della classe 7 in piccole quantità non superiori ai limiti fissati al punto 1.1.3.6 non è soggetto all'obbligo di avere un documento di trasporto previsto al punto 5.4.1.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: Arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres annexe I, paragraphe 3.2.1.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-a-FR-7

Oggetto: trasporto su strada di campioni di sostanze chimiche, miscele e articoli contenenti merci pericolose a fini di sorveglianza del mercato.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: parti da 1 a 9.



Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni generali, classificazione, disposizioni speciali ed esenzioni relative al trasporto di merci pericolose imballate in quantità limitate, disposizioni riguardanti l'utilizzo di imballaggi e cisterne, procedure di spedizione, prescrizioni relative alla costruzione degli imballaggi, disposizioni sulle condizioni di trasporto, movimentazione, carico e scarico, prescrizioni relative alle attrezzature e alle operazioni di trasporto, prescrizioni relative alla costruzione e all'omologazione dei veicoli.

Contenuto della legislazione nazionale: i campioni di sostanze chimiche, miscele e articoli contenenti merci pericolose e trasportati a fini di analisi nell'ambito di attività di sorveglianza del mercato devono essere contenuti in imballaggi combinati. Essi devono essere conformi alle norme relative alle quantità massime per gli imballaggi interni a seconda del tipo di merci pericolose interessate. L'imballaggio esterno deve essere conforme alle prescrizioni per le casse di plastica rigida (codice 4H2 di cui all'allegato I, capo I.1, capitolo 6.1, della direttiva 2008/68/CE). L'imballaggio esterno deve recare la marcatura prevista all'allegato I, capo I.1, punto 3.4.7, della direttiva 2008/68/CE e la dicitura "Campioni destinati all'analisi" (in francese: "Echantillons destinés à l'analyse"). Se tali disposizioni sono rispettate, il trasporto non è soggetto alle disposizioni dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Arrêté du 12 décembre 2012 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres.*

Osservazioni: l'esenzione di cui all'allegato I, capo I.1, punto 1.1.3, della direttiva 2008/68/CE non si applica al trasporto a fini di analisi di campioni di merci pericolose prelevati dalle autorità competenti o per loro conto. Per assicurare una sorveglianza del mercato efficace, la Francia ha introdotto una procedura basata sul sistema applicabile alle quantità limitate, al fine di garantire la sicurezza del trasporto di campioni contenenti merci pericolose. Dato che non è sempre possibile applicare le disposizioni della tabella A, il limite quantitativo per l'imballaggio interno è stato definito in modo più adeguato alle necessità operative.

Data di scadenza: 1° gennaio 2025

RO-a-FR-8

Oggetto: adozione della deroga RO-a-HU-2. Trasporto di prodotti farmaceutici non medicinali destinati a farmacie e ospedali.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: allegati A e B.

Contenuto della legislazione nazionale: non è necessario che gli imballaggi rechino una marcatura apposta conformemente all'allegato I, capo I.1, punto 6.1.3, della direttiva 2008/68/CE o che siano comunque riconoscibili qualora contengano piccoli quantitativi di merci pericolose.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres, annexe I, paragraphe 3.10.*

Osservazioni: l'applicazione di tale deroga è strettamente limitata alle società che consegnano prodotti farmaceutici a farmacie e ospedali. Nello svolgimento delle loro attività le società in questione disimballano la merce imballata prevalentemente in piccole quantità. I prodotti vengono successivamente collocati in imballaggi esterni sigillati (scatole di plastica o di cartone).

Data di scadenza: 30 giugno 2027

HU Ungheria

RO-a-HU-1

Oggetto: adozione della deroga RO-a-DE-2.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *A nemzeti fejlesztési miniszter rendelete az ADR Megállapodás A és B Mellékletének belföldi alkalmazásáról.*

Data di scadenza: 30 gennaio 2025

RO-a-HU-2

Oggetto: distribuzione di merci negli imballaggi interni ai dettaglianti o dai depositi per la distribuzione locale ai dettaglianti o agli utilizzatori e dai dettaglianti agli utilizzatori finali.



Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 6.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: prescrizioni relative alla costruzione e alle prove degli imballaggi.

Contenuto della legislazione nazionale: non è necessario che gli imballaggi interni rechino un marchio conformemente all'allegato I, capo I.1, punto 6.1.3, della direttiva 2008/68/CE o che siano altrimenti contrassegnati se contengono merci pericolose imballate conformemente all'allegato I, capo I.1, capitolo 3.4, della direttiva 2008/68/CE e trasportate in un quantitativo conforme a quanto indicato nell'allegato 1 della legislazione nazionale.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *A nemzeti fejlesztési miniszter rendelete az ADR Megállapodás A és B Mellékletének belföldi alkalmazásáról.*

Osservazioni: le prescrizioni dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE sono inadeguate per le fasi finali di un trasporto da un deposito di distribuzione a un dettagliante o un utilizzatore o da un dettagliante a un utilizzatore finale. Lo scopo di questa deroga è consentire che i recipienti interni di merci destinate alla distribuzione al dettaglio siano trasportati senza imballaggio esterno nel tragitto finale di un viaggio di distribuzione locale.

Data di scadenza: 30 gennaio 2025

AT Austria

RO-a-AT-1

Oggetto: piccole quantità di tutte le classi, eccetto 1, 6.2 e 7

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 3.4.

Contenuto dell'allegato della direttiva: trasporto di merci pericolose imballate in quantità limitate.

Contenuto della legislazione nazionale: fino a 30 kg o litri di merci pericolose che non appartengono alla categoria di trasporto 0 o 1 in imballaggi interni LQ (quantità limitata) o in imballaggi conformi all'accordo ADR o che sono articoli robusti possono essere imballati insieme in X scatole sottoposte a prove.

Gli utilizzatori finali sono autorizzati a ritirarli dal negozio e a riportarli indietro e i dettaglianti a trasportarli per consegnarli agli utilizzatori finali o da un loro negozio all'altro.

Il limite per unità di trasporto è di 333 kg o litri e il perimetro consentito è di 100 km.

Le scatole devono essere contrassegnate in modo uniforme e accompagnate da un documento di trasporto semplificato.

Si applicano solo alcune disposizioni relative al carico e alla movimentazione.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *"Gefahrgutbeförderungsverordnung Geringe Mengen – GGBV-GM from 5.7.2019, BGBl. II Nr. 203/2019".*

Data di scadenza: 30 giugno 2022.

PT Portogallo

RO-a-PT-3

Oggetto: adozione della deroga **RO-a-HU-2**

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: decisione n. 2053/2015 del 9 novembre 2015

Deliberação n.º 2053/2015, de 9 de novembro 2015

Data di scadenza: 30 giugno 2027

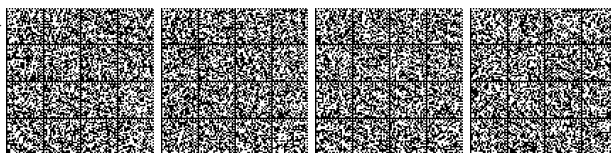
FI Finlandia

RO-a-FI-1

Oggetto: trasporto di determinate quantità di merci pericolose in autobus.

Base giuridica: direttiva 2008/68/CE, articolo 6, paragrafo 2, lettera a).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: parti 1, 4 e 5.



Contenuto dell'allegato della direttiva: esenzioni, disposizioni relative all'imballaggio, marcatura e documentazione.

Contenuto della legislazione nazionale: negli autobus con passeggeri, piccole quantità di specifiche merci pericolose possono essere trasportate come carico in modo che la quantità totale non superi i 200 kg. In un autobus, un privato può trasportare le merci pericolose di cui al punto 1.1.3 se tali merci sono imballate per la vendita al dettaglio e destinate a uso personale. La quantità totale di liquidi infiammabili contenuta in recipienti ricaricabili non può superare i 5 litri.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: regolamento dell'agenzia finlandese dei trasporti e delle comunicazioni concernente il trasporto di merci pericolose su strada e decreto governativo relativo al trasporto di merci pericolose su strada (194/2002).

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-a-FI-2

Oggetto: descrizione delle cisterne vuote nel documento di trasporto.

Base giuridica: direttiva 2008/68/CE, articolo 6, paragrafo 2, lettera a).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: parti 5 e 5.4.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni speciali per il trasporto in veicoli cisterna o in unità di trasporto con più di una cisterna.

Contenuto della legislazione nazionale: nel trasporto di veicoli cisterna vuoti non ripuliti o di unità di trasporto con una o più cisterne aventi una marcatura conforme al punto 5.3.2.1.3, l'ultima sostanza trasportata indicata nel documento di trasporto può essere la sostanza avente il punto di infiammabilità più basso.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: regolamento dell'agenzia finlandese dei trasporti e delle comunicazioni concernente il trasporto di merci pericolose su strada.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-a-FI-3

Oggetto: affissione di pannelli e marcatura delle unità di trasporto per esplosivi.

Base giuridica: direttiva 2008/68/CE, articolo 6, paragrafo 2, lettera a).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.3.2.1.1

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni generali relative ai pannelli di segnalazione di colore arancio.

Contenuto della legislazione nazionale: sul lato anteriore e posteriore delle unità di trasporto (generalmente furgoni) che trasportano piccole quantità di esplosivi (massa netta massima 1 000 kg) verso cave e cantieri può essere affisso un pannello modello n. 1.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: regolamento dell'agenzia finlandese dei trasporti e delle comunicazioni concernente il trasporto di merci pericolose su strada.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

SE Svezia

RO-a-SE-1

Oggetto: adozione della deroga RO-a-FR-7.

Base giuridica: direttiva 2008/68/CE, articolo 6, paragrafo 2, lettera a), (piccole quantità).

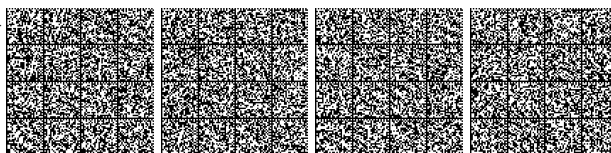
Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: parti da 1 a 9.

Contesto della direttiva:

Riferimento alla legislazione nazionale: *Särskilda bestämmelser om visa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Osservazioni:

Data di scadenza: 30 giugno 2027



In base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), punto i), della direttiva 2008/68/CE

BE Belgio

RO-bi-BE-5

Oggetto: trasporto di rifiuti verso impianti di smaltimento dei rifiuti.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.2, 5.4, 6.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: classificazione, marcatura e prescrizioni in materia di imballaggi.

Contenuto della legislazione nazionale: invece di essere classificati conformemente all'ADR, i rifiuti sono suddivisi in diverse categorie (solventi infiammabili, pitture, acidi, batterie, ecc.) per evitare pericolose reazioni all'interno di una categoria. Le prescrizioni relative alla fabbricazione degli imballaggi sono meno restrittive.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Arrêté royal relatif au transport des marchandises dangereuses par route*

Osservazioni: questo regolamento può essere applicato al trasporto di piccole quantità di rifiuti verso impianti di smaltimento.

Data di scadenza: 31 dicembre 2022

RO-bi-BE-6

Oggetto: adozione della deroga **RO-bi-SE-5**

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *deroga 01-2004*.

Data di scadenza: 31 dicembre 2022

RO-bi-BE-7

Oggetto: adozione della deroga RO-bi-SE-6.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *deroga 02-2003*.

Data di scadenza: 31 dicembre 2022

RO-bi-BE-8

Oggetto: esenzione, per il conducente o il suo assistente, dal divieto di aprire i colli contenenti merci pericolose in una catena di distribuzione locale che va da un deposito di distribuzione locale a un dettagliante o a un utilizzatore finale e dal dettagliante all'utilizzatore finale (eccetto per la classe 7).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 8.3.3.

Contenuto dell'allegato della direttiva: divieto per il conducente o il suo assistente di aprire i colli contenenti merci pericolose.

Contenuto della legislazione nazionale: il divieto di aprire i colli è limitato dalla clausola "Unless authorised to do so by the operator of the vehicle" (salvo autorizzazione da parte dell'operatore del veicolo).

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Arrêté royal relatif au transport des marchandises dangereuses par route*

Osservazioni: se presa letteralmente, la formulazione del divieto di cui all'allegato può creare gravi problemi per la distribuzione al dettaglio.

Data di scadenza: 31 dicembre 2022

RO-bi-BE-10

Oggetto: trasporto nelle immediate vicinanze di siti industriali compreso il passaggio su strada pubblica.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: allegati A e B.

Contenuto dell'allegato della direttiva: allegati A e B.

Contenuto della legislazione nazionale: le deroghe riguardano i documenti, il certificato del conducente, l'etichettatura e/o la marcatura dei colli.



Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *deroghe* 10-2012, 12-2012, 24-2013, 31-2013, 07-2014, 08-2014, 09-2014 e 38-2014.

Data di scadenza: 31 dicembre 2022

RO-bi-BE-11

Oggetto: raccolta di bombole di butano-propano prive di etichettatura conforme.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.2.2.1.1

Contenuto dell'allegato della direttiva: le bombole di gas devono recare etichette di pericolo.

Contenuto della legislazione nazionale: durante la raccolta di bombole precedentemente contenenti la merce ONU 1965, non è necessario sostituire le etichette di pericolo mancanti se il veicolo è correttamente etichettato (modello 2.1).

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *deroga* 14-2016.

Data di scadenza: 31 dicembre 2022

RO-bi-BE-12

Oggetto: trasporto della merce ONU 3509 in contenitori telonati per il trasporto alla rinfusa.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 7.3.2.1

Contenuto dell'allegato della direttiva: la merce ONU 3509 deve essere trasportata in contenitori chiusi per il trasporto alla rinfusa.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *deroga* 15-2016.

Data di scadenza: 31 dicembre 2022

RO-bi-BE-13

Oggetto: trasporto di bombole DOT.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: da 6.2.3.4 a 6.2.3.9.

Contenuto dell'allegato della direttiva: le bombole di gas devono essere fabbricate e sottoposte a prove a norma del capitolo 6.2 dell'ADR.

Contenuto della legislazione nazionale: le bombole di gas costruite e sottoposte a prove a norma delle prescrizioni del dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti (DOT) possono essere utilizzate per il trasporto di un numero limitato di gas il cui elenco è allegato alla deroga.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *deroga* BWV01-2017.

Data di scadenza: 31 dicembre 2022

DK Danimarca

RO-bi-DK-1

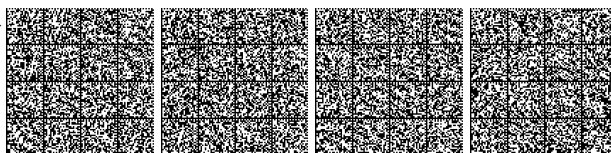
Oggetto: ONU 1202, 1203, 1223 e classe 2 — nessun documento di trasporto.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: documento di trasporto richiesto.

Contenuto della legislazione nazionale: per il trasporto di oli minerali della classe 3, ONU 1202, 1203 e 1223, e di gas della classe 2 in vista della loro distribuzione (merci da consegnare a due o più destinatari e raccolta di merci restituite in situazioni simili) non è richiesto un documento di trasporto, a condizione che le istruzioni scritte contengano, oltre alle informazioni richieste nell'ADR, il numero ONU, il nome e la classe.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Bekendtgørelse nr. 729 af 15.8.2001 om vejtransport af farligt gods.*



Osservazioni: questa deroga nazionale è giustificata dal fatto che lo sviluppo di apparecchiature elettroniche consente, ad esempio, alle compagnie petrolifere che ne fanno uso di trasmettere costantemente ai veicoli informazioni sui clienti. Dato che tali informazioni non sono ancora disponibili all'inizio dell'operazione di trasporto e saranno trasmesse al veicolo durante il trasporto, non è possibile compilare i documenti di trasporto prima dell'inizio del viaggio. Questi tipi di trasporto sono ristretti a zone limitate.

Deroga per la Danimarca per una disposizione analoga a norma dell'articolo 6, paragrafo 10, della direttiva 94/55/CE.

Data di scadenza: 30 giugno 2026

RO-bi-DK-2

Oggetto: adozione della deroga RO-bi-SE-6.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Bekendtgørelse nr. 437 af 6. juni 2005 om vejtransport af farligt gods, come modificato.*

Data di scadenza: 30 giugno 2026

RO-bi-DK-3

Oggetto: trasporto di merci pericolose tra locali privati ubicati molto vicini tra loro.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: allegati A e B.

Contenuto dell'allegato della direttiva: prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose su strade pubbliche.

Contenuto della legislazione nazionale: per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose su strada tra due o più distinti locali privati ubicati molto vicini tra loro, il trasporto può avvenire con un permesso scritto delle autorità competenti, nel rispetto di determinate condizioni.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Bekendtgørelse nr. 828 af 10. juni 2017 om vejtransport af farligt gods.*

Osservazioni: può verificarsi facilmente il caso del trasferimento di merci tra locali privati ubicati vicini tra loro, con la necessità però di accesso a un tratto molto limitato di una strada pubblica (es. attraversamento di una strada). Questo trasferimento non costituisce un trasporto di merci pericolose su strada pubblica nel senso comune del termine e in questo caso si applicano solo condizioni più blande.

Data di scadenza: 30 giugno 2026

RO-bi-DK-4

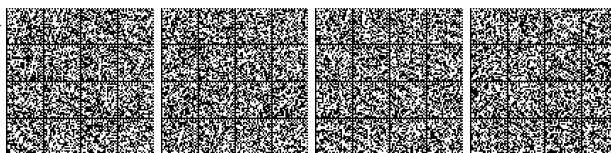
Oggetto: trasporto su strada di merci pericolose di alcune classi da abitazioni private e da imprese verso punti di raccolta di rifiuti o impianti intermedi di trattamento situati nelle vicinanze a fini di smaltimento.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: parti da 1 a 9.

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni generali, disposizioni sulla classificazione, disposizioni speciali, disposizioni relative all'imballaggio, procedure di spedizione, prescrizioni relative alla costruzione e alle prove degli imballaggi, disposizioni sulle condizioni di trasporto, carico, scarico e movimentazione, prescrizioni per l'equipaggio, le attrezzature, le operazioni di trasporto e la documentazione e prescrizioni relative alla costruzione e all'omologazione dei veicoli.

Contenuto della legislazione nazionale: le merci pericolose provenienti da abitazioni private e imprese possono, a determinate condizioni, essere portate a fini di smaltimento verso punti di raccolta dei rifiuti o impianti di trattamento intermedi situati nelle vicinanze. Si applicano disposizioni diverse a seconda della natura e dei rischi del trasporto, ad esempio per quanto riguarda la quantità di merci pericolose per imballaggio interno, per imballaggio esterno e/o per unità di trasporto, e a seconda del carattere complementare o no del trasporto di merci pericolose rispetto all'attività principale delle imprese.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Bekendtgørelse nr. 818 af 28. juni 2011 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. 3.*



Osservazioni: non è possibile per i responsabili della gestione dei rifiuti e le imprese applicare tutte le disposizioni dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE quando rifiuti che possono contenere residui di merci pericolose sono trasportati a fini di smaltimento da abitazioni private e/o da imprese a punti di raccolta dei rifiuti situati nelle vicinanze. Questi rifiuti sono in genere imballaggi che sono stati inizialmente trasportati in conformità all'esenzione prevista al punto 1.1.3.1, lettera c), dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE e/o venduti al dettaglio. Tuttavia l'esenzione prevista al punto 1.1.3.1, lettera c), non si applica al trasporto verso i punti di raccolta dei rifiuti e le disposizioni dell'allegato I, capo I.1, capitolo 3.4, della direttiva 2008/68/CE non sono adeguate al trasporto di rifiuti di imballaggi interni.

Data di scadenza: 1° gennaio 2025

RO-bi-DK-5

Oggetto: esenzione atta a consentire il carico e lo scarico in un'area pubblica, senza permesso speciale delle autorità competenti, di merci pericolose soggette alla disposizione speciale CV1 del punto 7.5.11 o S1 del punto 8.5.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 7.5.11, 8.5

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni supplementari relative al carico, allo scarico e alla movimentazione.

Contenuto della legislazione nazionale: il carico e lo scarico di merci pericolose in un'area pubblica sono consentiti senza permesso speciale delle autorità competenti, in deroga alle prescrizioni del punto 7.5.11. o 8.5.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Bekendtgørelse nr. 828 af 10/06/2017 om vejtransport af farligt gods*.

Osservazioni: per i trasporti sul territorio nazionale, questa disposizione costituisce un obbligo molto oneroso per le autorità competenti e per gli operatori commerciali che si occupano delle merci pericolose in questione.

Data di scadenza: 30 giugno 2026

DE Germania

RO-bi-DE-1

Oggetto: rinuncia a talune indicazioni nel documento di trasporto (n2).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1.1.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: contenuto del documento di trasporto.

Contenuto della legislazione nazionale: per tutte le classi eccetto le classi 1 (tranne 1.4S), 5.2 e 7:

nessuna indicazione richiesta nel documento di trasporto:

- a) per il destinatario in caso di distribuzione locale (ad eccezione del pieno carico e del trasporto lungo determinati itinerari);
- b) per quanto concerne la quantità e i tipi di imballaggio, se il punto 1.1.3.6 non è applicato e se il veicolo è conforme a tutte le disposizioni degli allegati A e B;
- c) per le cisterne vuote non ripulite è sufficiente il documento di trasporto dell'ultimo carico.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Gefahrgut-Ausnahmereordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 18*.

Osservazioni: l'applicazione di tutte le disposizioni non sarebbe realizzabile per il tipo di traffico in questione.

Deroga registrata dalla Commissione con il n. 22 (a norma dell'articolo 6, paragrafo 10, della direttiva 94/55/CE).

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-DE-3

Oggetto: trasporto di rifiuti pericolosi in colli.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: da 1 a 5.



Contenuto dell'allegato della direttiva: classificazione, imballaggio e marcatura.

Contenuto della legislazione nazionale: classi da 2 a 6.1, 8 e 9: imballaggio combinato e trasporto di rifiuti pericolosi in colli e in IBC; i rifiuti devono essere imballati in imballaggi interni (così come sono stati raccolti) e classificati in gruppi specifici (per evitare reazioni pericolose in un gruppo di rifiuti); utilizzo di istruzioni scritte speciali relative alle categorie di rifiuti, anche come lettera di vettura; raccolta di rifiuti domestici e di laboratorio, ecc.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20.*

Osservazioni: n. di elenco 6*.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-DE-5

Oggetto: trasporto locale della merce ONU 3343 (nitroglicerina in miscela, desensibilizzata, liquida, infiammabile, non altrimenti specificata, con non più del 30 % (in massa) di nitroglicerina) in contenitori cisterna, in deroga al punto 4.3.2.1.1 dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 3.2, 4.3.2.1.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni relative all'utilizzo di contenitori cisterna.

Contenuto delle disposizioni di legge nazionali: trasporto locale di nitroglicerina (n. ONU 3343) in contenitori cisterna su brevi distanze, a condizione che siano rispettate le seguenti condizioni:

1. Prescrizioni relative ai contenitori cisterna

- 1.1 Possono essere utilizzati solo contenitori cisterna specificamente autorizzati a tal fine e che, per quanto riguarda la costruzione, gli equipaggiamenti, l'approvazione del prototipo, le prove, l'etichettatura e le operazioni, sono conformi alle prescrizioni dell'allegato I, capo I.1, capitolo 6.8, della direttiva 2008/68/CE.
- 1.2 Il meccanismo di chiusura dei contenitori cisterna deve essere dotato di un dispositivo di decompressione che cede a una pressione interna superiore di 300 kPa (3 bar) alla pressione normale, liberando così un'apertura orientata verso l'alto con una superficie di decompressione di almeno 135 cm² (132 mm di diametro). L'apertura non deve richiudersi dopo essere stata attivata. Come dispositivi di sicurezza possono essere utilizzati uno o più elementi di sicurezza con la stessa modalità di attivazione e una superficie di decompressione corrispondente. Il modello del dispositivo di sicurezza deve aver superato le prove ed ottenuto l'omologazione da parte dell'autorità responsabile.

2. Etichettatura

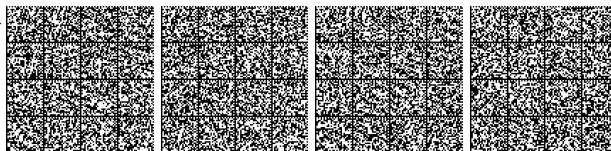
Ciascun contenitore cisterna deve recare su entrambi i lati un'etichetta di pericolo conforme al modello 3 del punto 5.2.2.2.2 dell'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE.

3. Disposizioni operative

- 3.1 È obbligatorio accertarsi che durante il trasporto la nitroglicerina sia ripartita in modo omogeneo nella sostanza flemmatizzante e che non sia possibile alcuna demiscelazione.
- 3.2 Durante le operazioni di carico e scarico è vietato rimanere nel o sul veicolo, fuorché per azionare i dispositivi di carico e scarico.
- 3.3 I contenitori cisterna devono essere svuotati completamente nel luogo di scarico. Se non possono essere svuotati completamente, essi devono essere chiusi bene dopo lo scarico fino al riempimento successivo.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: deroga Renania settentrionale-Vestfalia.

Osservazioni: i trasporti in questione sono trasporti locali in contenitori cisterna effettuati su strada, su brevi distanze, nell'ambito di un processo industriale tra due siti di produzione fissi. Per la fabbricazione di un prodotto farmaceutico, il sito di produzione A consegna, con un trasporto conforme alla regolamentazione in contenitori cisterna di 600 l, una soluzione di resina infiammabile (n. ONU 1866), gruppo di imballaggio II, al sito di produzione B. Qui viene aggiunta una soluzione di nitroglicerina e dopo la miscelazione si ottiene una miscela di



colla contenente nitroglicerina desensibilizzata, liquida, infiammabile, non altrimenti specificata, con non più del 30 % (in massa) di nitroglicerina (n. ONU 3343) destinata a un ulteriore utilizzo. Anche il trasporto di ritorno di questa sostanza al sito di produzione A avviene nei suddetti contenitori cisterna, appositamente controllati e approvati dall'autorità competente per questa specifica operazione di trasporto e recanti il codice cisterna L10DN.

Fine del periodo di validità: 30 giugno 2022

RO-bi-DE-6

Oggetto: adozione della deroga **RO-bi-SE-6**.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: § 1 Absatz 3 Nummer 1 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-DE-7

Oggetto: adozione della deroga RO-bi-BE-10.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale:

Data di scadenza: 31 dicembre 2022

IE Irlanda

RO-bi-IE-3

Oggetto: esenzione atta a consentire il carico e lo scarico in un'area pubblica, senza permesso speciale delle autorità competenti, di merci pericolose soggette alla disposizione speciale CV1 del punto 7.5.11 o S1 del punto 8.5.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 7.5 e 8.5.

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni supplementari relative al carico, allo scarico e alla movimentazione.

Contenuto della legislazione nazionale: il carico e lo scarico di merci pericolose in un'area pubblica sono consentiti senza permesso speciale delle autorità competenti, in deroga alle prescrizioni del punto 7.5.11. o 8.5.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Regulation 82(5) of the "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004"*.

Osservazioni: per i trasporti sul territorio nazionale, questa disposizione costituisce un obbligo molto oneroso per le autorità competenti.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-IE-6

Oggetto: esenzione dalla prescrizione del punto 4.3.4.2.2, secondo la quale i tubi flessibili di riempimento e di svuotamento non collegati in modo fisso al serbatoio di un veicolo cisterna devono essere vuoti durante il trasporto.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 4.3.

Contenuto dell'allegato della direttiva: utilizzo di veicoli cisterna.

Contenuto della legislazione nazionale: le bobine di tubi flessibili (compresi i relativi tubi fissi) installate sulle autocisterne utilizzate per la distribuzione al dettaglio di prodotti petroliferi con i numeri di identificazione ONU 1011, 1202, 1223, 1863 e 1978 non devono obbligatoriamente essere vuote durante il trasporto su strada, purché vengano adottate misure adeguate per prevenire eventuali perdite del contenuto.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Regulation 82(8) of the "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004"*.

Osservazioni: i tubi flessibili installati sui veicoli cisterna per la consegna a domicilio devono essere sempre pieni, anche durante il trasporto. Il sistema di scarico è un sistema detto "wet-line", che richiede l'adescamento del tubo della cisterna e l'azionamento del contatore, per garantire che il cliente riceva la corretta quantità di prodotto.



Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-IE-7

Oggetto: esenzione da alcune prescrizioni dei punti 5.4.0, 5.4.1.1.1 e 7.5.11 dell'ADR per il trasporto alla rinfusa di fertilizzante a base di nitrato d'ammonio n. ONU 2067 dai porti fino ai destinatari.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.0, 5.4.1.1.1 e 7.5.11.

Contenuto dell'allegato della direttiva: l'obbligo di avere, per ciascun viaggio di trasporto, un documento di trasporto distinto indicante la quantità totale corretta delle merci di un dato carico nonché l'obbligo di pulire il veicolo prima e dopo il viaggio.

Contenuto della legislazione nazionale: deroga proposta per consentire la modifica delle prescrizioni dell'ADR relative al documento di trasporto e alla pulizia del veicolo, per tener conto degli aspetti pratici del trasporto alla rinfusa dal porto al destinatario.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: proposta di modifica della regolamentazione "Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Osservazioni: le disposizioni dell'ADR esigono a) un documento di trasporto separato, indicante la massa totale delle merci pericolose trasportate in un dato carico; e b) il rispetto della disposizione speciale CV24 relativa alla pulizia per ogni singolo carico trasportato tra il porto e il destinatario durante lo scarico di una nave da carico che trasporta merci alla rinfusa. Dato che il trasporto ha carattere locale e riguarda lo scarico da una nave che trasporta merci alla rinfusa, con vari carichi di trasporto (nella stessa giornata o in giornate successive) della medesima sostanza tra la nave e i destinatari, un unico documento di trasporto indicante la massa totale approssimativa di ciascun carico dovrebbe essere sufficiente e non dovrebbe essere necessario conformarsi alla disposizione speciale CV24.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-IE-8

Oggetto: trasporto di merci pericolose tra locali privati e un altro veicolo nelle immediate vicinanze di tali locali o tra due parti di locali privati vicine tra loro ma separate da una strada pubblica.

Riferimento all'allegato della direttiva: allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: allegati A e B.

Contenuto dell'allegato della direttiva: prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose su strada.

Contenuto della legislazione nazionale: non applicazione della regolamentazione quando un veicolo è utilizzato per trasportare merci pericolose:

- a) tra locali privati e un altro veicolo nelle immediate vicinanze di tali locali; o
- b) tra due parti di locali privati vicine tra loro ma che possono essere separate da una strada pubblica,

a condizione che il trasporto venga effettuato seguendo il percorso più diretto.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *European Communities (Carriage of Dangerous Goods by Road and Use of Transportable Pressure Equipment) Regulations 2011 and 2013, Regulation 56.*

Osservazioni: è possibile che si verifichino situazioni in cui le merci sono trasferite tra due parti di locali privati, o tra locali privati e un veicolo ad essi associato, separati da una strada pubblica. Questo tipo di trasporto non costituisce un trasporto di merci pericolose nel senso comune del termine e quindi non è necessario applicare le disposizioni della regolamentazione relativa al trasporto di merci pericolose. Cfr. anche RO-bi-SE-3 e **RO-bi-DK-3**.

Data di scadenza: 30 giugno 2027



EL Grecia

RO-bi-EL-1

Oggetto: deroga alle prescrizioni di sicurezza applicabili alle cisterne fisse (veicoli cisterna) con una massa lorda inferiore a 4 tonnellate utilizzate per il trasporto locale di gasolio (n. ONU 1202), immatricolate per la prima volta in Grecia tra il 1° gennaio 1991 e il 31 dicembre 2002.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 1.6.3.6, 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, 6.8.2.1.17-6.8.2.1.22, 6.8.2.1.28, 6.8.2.2, 6.8.2.2.1, 6.8.2.2.2.

Contenuto dell'allegato della direttiva: prescrizioni relative a costruzione, equipaggiamenti, omologazione, ispezioni e prove, e marcatura di cisterne fisse (veicoli cisterna), cisterne smontabili, contenitori cisterna e casse mobili cisterna, con serbatoi costruiti con materiali metallici, e di veicoli batteria e contenitori per gas ad elementi multipli (CGEM).

Contenuto della legislazione nazionale: disposizione transitoria: le cisterne fisse (veicoli cisterna) con una massa lorda inferiore a 4 tonnellate utilizzate unicamente per il trasporto locale di gasolio (n. ONU 1202), immatricolate per la prima volta in Grecia tra il 1° gennaio 1991 e il 31 dicembre 2002, con uno spessore del serbatoio inferiore a 3 mm, possono restare in servizio. Questa disposizione transitoria è prevista per il trasporto locale con veicoli immatricolati in detto periodo. Essa si applica ai veicoli cisterna solo se trasformati secondo quanto disposto al punto 6.8.2.1.20 e adattati in conformità ai seguenti elementi:

1. i punti dell'ADR relativi alle ispezioni e alle prove: 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5
2. le cisterne devono essere conformi alle prescrizioni di cui ai punti 6.8.2.1.28, 6.8.2.2.1 e 6.8.2.2.2.

Nel campo "Note" del certificato di immatricolazione del veicolo devono essere riportati i seguenti dati: "VALIDO FINO AL 30.6.2021".

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία (Prescrizioni relative a costruzione, equipaggiamenti, ispezioni e prove di cisterne fisse (veicoli cisterna) e cisterne smontabili in circolazione, per alcune categorie di merci pericolose).

Data di scadenza: 30 giugno 2023

ES Spagna

RO-bi-ES-2

Oggetto: equipaggiamento speciale per la distribuzione di ammoniaca anidra.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 6.8.2.2.2.

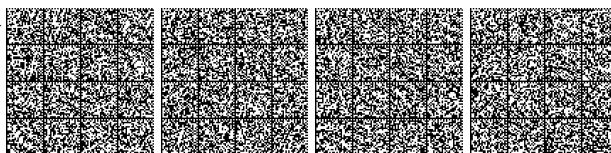
Contenuto dell'allegato della direttiva: al fine di evitare eventuali perdite del contenuto in caso di danni alle strutture esterne (tubazioni, dispositivi laterali di chiusura), la valvola di arresto interna e la sua sede devono essere protette dai rischi di strappi dovuti a sollecitazioni esterne oppure essere progettate in modo tale da resistere a tali sollecitazioni. I dispositivi di riempimento e di svuotamento (comprese le flange o i tappi filettati) e gli eventuali cappucci di protezione devono poter impedire ogni apertura accidentale.

Contenuto della legislazione nazionale: le cisterne utilizzate a fini agricoli per la distribuzione e l'applicazione di ammoniaca anidra, messe in servizio anteriormente al 1° gennaio 1997, possono essere dotate di dispositivi di sicurezza esterni, invece che interni, a condizione che offrano una protezione almeno equivalente a quella fornita dalla parete della cisterna.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: Real Decreto 97/2014. Anejo 1. Apartado 3.

Osservazioni: prima del 1° gennaio 1997 un tipo di cisterna dotato di dispositivi di sicurezza esterni era utilizzato esclusivamente in agricoltura per spargere ammoniaca anidra direttamente sui terreni. Diverse cisterne di questo tipo sono tuttora in servizio. Esse viaggiano raramente a pieno carico sulle strade e sono utilizzate unicamente per i fertilizzanti in grandi aziende agricole.

Data di scadenza: 30 giugno 2027



FR Francia

RO-bi-FR-1

Oggetto: utilizzo di un documento marittimo come documento di trasporto per brevi tragitti successivi allo scarico di una nave.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1

Contenuto dell'allegato della direttiva: informazioni da far figurare nel documento utilizzato come documento di trasporto per merci pericolose.

Contenuto della legislazione nazionale: il documento marittimo vale come documento di trasporto in un raggio di 15 km.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route — Article 23-4.*

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-FR-3

Oggetto: trasporto di cisterne fisse per gas di petrolio liquefatto (GPL) (18).

Oggetto: trasporto di cisterne fisse per gas di petrolio liquefatto (GPL) (18).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: allegati A e B.

Contenuto della legislazione nazionale: il trasporto di cisterne fisse per GPL è soggetto a norme specifiche. Applicabile solo su brevi distanze.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route — Article 30.*

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-FR-4

Oggetto: adozione della deroga **RO-bi-BE-8**

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres.*

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-FR-5

Oggetto: adozione della deroga RO-bi-BE-5.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: -

Data di scadenza: 30 giugno 2024

RO-bi-FR-6

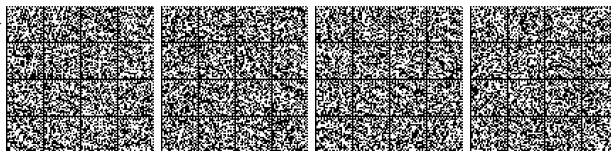
Oggetto: trasporto di rifiuti contenenti amianto libero

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 4.1.4

Contenuto dell'allegato della direttiva: istruzione di imballaggio P002

Contenuto della legislazione nazionale: trasporto di rifiuti contenenti amianto libero (n. ONU 2212 AMIANTO, ANFIBOLO (amosite, tremolite, actinolite, antofillite, crocidolite) o n. ONU 2590 AMIANTO, CRISOTILO) da siti di costruzione:

- i rifiuti sono trasportati in camion a cassone ribaltabile;
- i rifiuti sono imballati in grandi "sacchi contenitori", sacchi pieghevoli delle dimensioni del piano del cassone, che sono chiusi bene in modo da evitare la dispersione di fibre di amianto durante il trasporto;
- i sacchi contenitori sono progettati per resistere alle sollecitazioni subite in condizioni normali di trasporto e durante lo scarico presso la discarica;
- sono soddisfatte le altre condizioni applicabili a norma dell'ADR.



- Tali condizioni di trasporto risultano particolarmente idonee al trasporto di grosse quantità di rifiuti derivanti da lavori stradali o dalla rimozione dell'amianto dagli edifici. Le condizioni sono inoltre idonee allo stoccaggio definitivo dei rifiuti nelle discariche riconosciute e garantiscono una maggiore facilità di carico e di conseguenza una maggiore protezione dei lavoratori dall'amianto rispetto alle condizioni applicabili a norma dell'istruzione di imballaggio P002 di cui al capitolo 4.1.4 dell'ADR.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: -

Data di scadenza: 30 giugno 2024

HU Ungheria

RO-bi-HU-1

Oggetto: adozione della deroga RO-bi-SE-3.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *A nemzeti fejlesztési miniszter rendelete az ADR Megállapodás A és B Mellékletének belföldi alkalmazásáról.*

Data di scadenza: 30 gennaio 2025

NL Paesi Bassi

RO-bi-NL-13

Oggetto: piano del 2015 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 1.1.3.6, 3.3, 4.1.4, 4.1.6, 4.1.8, 4.1.10, 5.1.2, 5.4.0, 5.4.1, 5.4.3, 6.1, 7.5.4, 7.5.7, 7.5.9, 8 e 9.

Contenuto dell'allegato della direttiva: esenzioni per determinate quantità; disposizioni speciali; utilizzazione degli imballaggi; utilizzazione dei sovrimezzi; documentazione; costruzione e prove degli imballaggi; carico, scarico e movimentazione; equipaggiamento; funzionamento; veicoli e documentazione; costruzione e omologazione dei veicoli.

Contenuto della legislazione nazionale: disposizioni relative al trasporto di piccole quantità di rifiuti domestici pericolosi soggetti a raccolta nonché di rifiuti domestici pericolosi di imprese, conferiti in imballaggi appropriati con una capacità massima di 60 litri. Date le piccole quantità raccolte in ciascun caso e la natura diversa delle varie sostanze, non è possibile effettuare le operazioni di trasporto nel pieno rispetto delle norme dell'ADR. Di conseguenza, il piano sopra menzionato prevede una variante semplificata che si discosta da varie disposizioni dell'ADR.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *piano del 2015 per il trasporto di rifiuti domestici pericolosi.*

Osservazioni: il piano è stato ideato per consentire ai privati e alle imprese di depositare piccoli rifiuti chimici in un punto di raccolta unico. Le sostanze in questione consistono quindi di residui, ad esempio di vernici. Il livello di pericolo è ridotto al minimo dalla scelta dei mezzi di trasporto, che comporta, tra l'altro, l'utilizzo di elementi di trasporto speciali e di avvisi "Vietato fumare" con una luce gialla lampeggiante chiaramente visibile al pubblico. L'essenziale per quanto riguarda il trasporto è garantire la sicurezza, che può essere assicurata, ad esempio, trasportando le sostanze in imballaggi sigillati, in modo da evitare la dispersione o il rischio di fuoriuscita o di accumulo di vapori tossici nel veicolo. Il veicolo è dotato di elementi che permettono lo stoccaggio di diverse categorie di rifiuti e garantiscono la protezione da manovre e spostamenti accidentali e dall'apertura involontaria. Vista la diversità delle sostanze in questione, nonostante le piccole quantità di rifiuti interessate, il trasportatore deve possedere un certificato di competenza professionale. Date le scarse conoscenze dei privati in merito ai livelli di pericolo associati a queste sostanze, devono essere fornite istruzioni scritte, come stabilisce l'allegato del piano in questione.

Data di scadenza: 30 giugno 2027



PT Portogallo**RO-bi-PT-1**

Oggetto: documenti di trasporto per il n. ONU 1965.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: prescrizioni per i documenti di trasporto.

Contenuto della legislazione nazionale: la designazione ufficiale di trasporto da indicare nei documenti di trasporto, come previsto al punto 5.4.1 del regolamento RPE (*Reglamento Nacional de Transporte de Mercadorias Perigosas por Estrada*) per i gas commerciali butano e propano che rientrano nella rubrica collettiva "n. ONU 1965, idrocarburi gassosi in miscela liquefatta, n.a.s.", trasportati in bombole, può essere sostituita da altri nomi commerciali, come:

"Butano n. ONU 1965" in caso di miscele A, A01, A02 e A0, come descritto al punto 2.2.2.3 dell'RPE, trasportato in bombole;

"Propano n. ONU 1965" in caso di miscela C, come descritto al punto 2.2.2.3 dell'RPE, trasportato in bombole.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Despacho DGT 7560/2004, del 16 aprile 2004, a norma dell'articolo 5, n. 1, del Decreto-Lei n. 267-A/2003 del 27 ottobre.*

Osservazioni: si riconosce l'importanza di agevolare gli operatori economici nella compilazione dei documenti di trasporto delle merci pericolose, purché non sia compromessa la sicurezza di queste operazioni di trasporto.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-PT-2

Oggetto: documenti di trasporto per cisterne e contenitori vuoti non ripuliti.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: prescrizioni per i documenti di trasporto

Contenuto della legislazione nazionale: per i viaggi di ritorno di cisterne e contenitori vuoti che sono serviti per trasportare merci pericolose, il documento di trasporto previsto al punto 5.4.1 dell'RPE può essere sostituito dal documento di trasporto emesso per il viaggio immediatamente precedente, effettuato per consegnare le merci.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Despacho DGT 15162/2004, del 28 luglio 2004, a norma dell'articolo 5, n. 1, del Decreto-Lei n. 267-A/2003 del 27 ottobre.*

Osservazioni: l'obbligo di prevedere, conformemente all'RPE, un documento di trasporto per le cisterne e i contenitori vuoti che hanno trasportato merci pericolose determina, in alcuni casi, difficoltà pratiche che possono essere ridotte al minimo senza compromettere la sicurezza.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-PT-3

Oggetto: adozione della deroga RO-bi-BE-8.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: -

Data di scadenza: 30 giugno 2027

FI Finlandia**RO-bi-FI-1**

Oggetto: modifica delle informazioni nel documento di trasporto per le sostanze esplosive.

Base giuridica: direttiva 2008/68/CE, articolo 6, paragrafo 2, lettera a).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1.2.1, lettera a).

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni speciali per la classe 1.



Contenuto della legislazione nazionale: nel documento di trasporto è ammesso indicare il numero dei detonatori (1 000 detonatori corrispondono a 1 kg di esplosivi) invece della massa netta reale delle sostanze esplosive.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: regolamento dell'agenzia finlandese dei trasporti e delle comunicazioni concernente il trasporto di merci pericolose su strada.

Osservazioni: l'informazione è considerata sufficiente per i trasporti nazionali. Questa deroga è utilizzata soprattutto per l'industria mineraria ai fini del trasporto locale di piccole quantità.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-FI-3

Oggetto: adozione della deroga **RO-bi-DE-1**

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: regolamento dell'agenzia finlandese dei trasporti e delle comunicazioni concernente il trasporto di merci pericolose su strada.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-FI-4

Oggetto: adozione della deroga **RO-bi-SE-6**

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: Government Decree on a Driving Certificate for Drivers of Vehicles Carrying Dangerous Goods (decreto del governo relativo alla patente di guida per conducenti di veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose) (401/2011)

Data di scadenza: 30 giugno 2027

SE Svezia

RO-bi-SE-1

Oggetto: trasporto di rifiuti pericolosi verso impianti di smaltimento di rifiuti pericolosi.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: parti 5 e 6.

Contenuto dell'allegato della direttiva: prescrizioni relative alla costruzione e alle prove degli imballaggi.

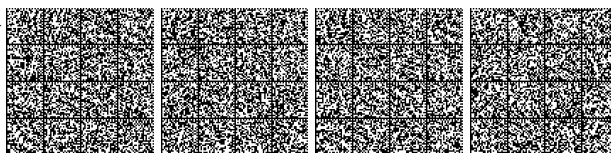
Contenuto della legislazione nazionale: il trasporto di imballaggi contenenti merci pericolose costituite da rifiuti deve essere effettuato in conformità alle disposizioni dell'ADR, che prevedono solo poche esenzioni. Le esenzioni non sono permesse per tutti i tipi di sostanze e articoli.

Le esenzioni principali sono le seguenti:

i piccoli imballaggi (meno di 30 kg) contenenti merci pericolose costituite da rifiuti possono essere sistemati in imballaggi, compresi gli IBC e i grandi imballaggi, senza rispettare le disposizioni dei punti 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 e 6.6.5.4.3 dell'allegato I, capo I.1, della direttiva. Non è necessario sottoporre gli imballaggi preparati per il trasporto, compresi gli IBC e i grandi imballaggi, a prove con un campione rappresentativo dei piccoli imballaggi interni.

Questa esenzione è autorizzata a condizione che:

- gli imballaggi, gli IBC e i grandi imballaggi siano conformi a un prototipo sottoposto a prove e approvato in conformità al gruppo di imballaggio I o II delle disposizioni applicabili dei capitoli 6.1, 6.5 o 6.6 dell'allegato I, capo I.1, della direttiva;
- i piccoli imballaggi siano imballati con un materiale assorbente in grado di trattenere qualsiasi liquido che potrebbe disperdersi negli imballaggi esterni, negli IBC o nei grandi imballaggi durante il trasporto; e
- la massa lorda degli imballaggi, degli IBC e dei grandi imballaggi preparati per il trasporto non sia superiore alla massa lorda autorizzata indicata nel codice di omologazione ONU per il gruppo di imballaggio I o II per gli imballaggi, gli IBC e i grandi imballaggi; e
- il documento di trasporto comprenda la seguente dicitura: "Imballato in conformità alla parte 16 dell'appendice S dell'ADR".



Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: Appendice S — Regolamentazione specifica per il trasporto nazionale di merci pericolose su strada, emessa in conformità alla legge sul trasporto di merci pericolose.

Osservazioni: i punti 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 e 6.6.5.4.3 dell'allegato I, capo I.1, della direttiva sono difficili da applicare, perché gli imballaggi, gli IBC e i grandi imballaggi devono essere sottoposti a prove con un campione rappresentativo di rifiuti, difficile da prevedere in anticipo.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-SE-2

Oggetto: il nome e l'indirizzo dello spediteore nel documento di trasporto.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: informazioni generali richieste nel documento di trasporto.

Contenuto della legislazione nazionale: la legislazione nazionale stabilisce che il nome e l'indirizzo dello spediteore non sono richiesti se gli imballaggi vuoti non ripuliti sono restituiti nell'ambito di un sistema di distribuzione.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Osservazioni: gli imballaggi vuoti non ripuliti che vengono restituiti contengono ancora, nella maggior parte dei casi, piccole quantità di merci pericolose.

Questa deroga è utilizzata soprattutto dalle industrie quando restituiscono recipienti per gas vuoti non ripuliti in cambio di recipienti pieni.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-SE-3

Oggetto: trasporto di merci pericolose nelle immediate vicinanze di siti industriali, compreso il passaggio su strade pubbliche tra diverse parti dei medesimi siti.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: allegati A e B.

Contenuto dell'allegato della direttiva: prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose su strade pubbliche.

Contenuto della legislazione nazionale: trasporto nelle immediate vicinanze di siti industriali, compreso il passaggio su strade pubbliche tra diverse parti dei medesimi siti. Le deroghe riguardano l'etichettatura e la marcatura dei colli, i documenti di trasporto, il certificato del conducente e il certificato di omologazione conformemente alla parte 9.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Osservazioni: esistono varie situazioni in cui le merci pericolose sono trasferite tra locali situati sui due lati di una strada pubblica. Questa forma di trasporto non costituisce trasporto di merci pericolose su strada privata e ad essa si applicano pertanto le disposizioni pertinenti. Cfr. anche l'articolo 6, paragrafo 14, della direttiva 96/49/CE.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-SE-4

Oggetto: trasporto di merci pericolose sequestrate dalle autorità.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: allegati A e B.

Contenuto dell'allegato della direttiva: prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose su strada.

Contenuto della legislazione nazionale: deroghe alla regolamentazione possono essere autorizzate se giustificate da motivi di protezione del lavoro, di prevenzione dei rischi durante lo scarico, di presentazione di prove, ecc.



Le deroghe alla regolamentazione sono autorizzate solo se sono garantiti livelli di sicurezza soddisfacenti in condizioni di trasporto normali.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Osservazioni: tali deroghe possono essere applicate solo dalle autorità che sequestrano merci pericolose.

Questa deroga riguarda i trasporti locali, ad esempio di merci sequestrate dalla polizia, come esplosivi o beni rubati. Il problema posto da questo tipo di merci è che non si può mai essere certi della loro classificazione. Inoltre spesso le merci non sono imballate, contrassegnate o etichettate in conformità all'ADR. La polizia effettua ogni anno diverse centinaia di questi trasporti. Nel caso di alcolici di contrabbando, questi devono essere trasportati dal luogo in cui sono stati sequestrati fino a un deposito in cui vengono conservate le prove e poi a un impianto per la loro distruzione: i due luoghi possono anche essere a una notevole distanza l'uno dall'altro. Deroghe consentite: a) non è obbligatorio etichettare ciascun collo; e b) non è obbligatorio utilizzare colli approvati. Tuttavia ciascun pallet contenente tali colli deve essere etichettato correttamente. Devono essere rispettate tutte le altre prescrizioni. Ogni anno vengono effettuati circa 20 trasporti di questo genere.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-SE-5

Oggetto: trasporto di merci pericolose all'interno e nelle immediate vicinanze di porti.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 8.1.2, 8.1.5, 9.1.2

Contenuto dell'allegato della direttiva: documenti che devono essere a bordo dell'unità di trasporto; ogni unità di trasporto con merci pericolose a bordo deve essere dotata degli equipaggiamenti specificati; omologazione dei veicoli.

Contenuto della legislazione nazionale: la presenza dei documenti a bordo dell'unità di trasporto non è obbligatoria (ad eccezione del certificato del conducente).

Gli equipaggiamenti di cui al punto 8.1.5 sono facoltativi a bordo di un'unità di trasporto.

Il certificato di omologazione non è necessario per i trattori.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Osservazioni: cfr. l'articolo 6, paragrafo 14, della direttiva 96/49/CE.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-SE-6

Oggetto: certificato di formazione ADR degli ispettori.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 8.2.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: i conducenti dei veicoli devono seguire corsi di formazione.

Contenuto della legislazione nazionale: gli ispettori che eseguono l'ispezione tecnica annuale dei veicoli non sono tenuti a frequentare i corsi di formazione di cui al capitolo 8.2 o a possedere il certificato di formazione ADR.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Osservazioni: a volte succede che i veicoli sottoposti all'ispezione tecnica portino un carico di merci pericolose, ad esempio cisterne vuote non ripulite.

Le prescrizioni dei punti 1.3 e 8.2.3 rimangono di applicazione.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-SE-7

Oggetto: distribuzione locale di merci ONU 1202, 1203 e 1223 in autocisterne.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1.



Contenuto dell'allegato della direttiva: per cisterne e contenitori cisterna vuoti non ripuliti, la descrizione deve essere conforme al punto 5.4.1.1.6. Il nome e l'indirizzo di destinatari multipli possono essere riportati su altri documenti.

Contenuto della legislazione nazionale: per le cisterne o i contenitori cisterna vuoti non ripuliti, la descrizione nel documento di trasporto a norma del punto 5.4.1.1.6. non è necessaria se la quantità della sostanza nel piano di carico è contrassegnata dalla cifra "0". Il nome e l'indirizzo dei destinatari non sono richiesti in nessun documento a bordo del veicolo.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-SE-9

Oggetto: trasporti locali verso siti agricoli o siti di costruzione.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4, 6.8 e 9.1.2.

Contenuto dell'allegato della direttiva: documento di trasporto; costruzione delle cisterne; certificato di omologazione.

Contenuto della legislazione nazionale: i trasporti locali verso i siti agricoli o i siti di costruzione non sono soggetti ad alcune disposizioni regolamentari:

- a) non è richiesta la dichiarazione delle merci pericolose;
- b) possono restare in uso le cisterne e/o i contenitori più vecchi, costruiti non secondo le disposizioni del punto 6.8, ma secondo una legislazione nazionale precedente e installati su strutture mobili per il personale;
- c) le autocisterne più vecchie non conformi alle disposizioni del punto 6.7. o 6.8, destinate al trasporto delle sostanze di cui alle merci ONU 1268, 1999, 3256 e 3257, provviste o sprovviste di attrezzature per la posa del rivestimento stradale, possono restare in uso per i trasporti locali e nelle immediate vicinanze dei cantieri stradali;
- d) non sono richiesti i certificati di omologazione per le strutture mobili per il personale e le autocisterne provviste o sprovviste di attrezzature per la posa del rivestimento stradale.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Osservazioni: una "struttura mobile per il personale" è una specie di roulotte con un locale per il personale, dotata di una cisterna o di un contenitore non omologati per il gasolio destinato al rifornimento di trattori forestali.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-SE-10

Oggetto: trasporto di esplosivi in cisterne.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 4.1.4.

Contenuto dell'allegato della direttiva: gli esplosivi possono essere imballati soltanto in conformità al punto 4.1.4.

Contenuto della legislazione nazionale: l'autorità nazionale competente procederà all'omologazione dei veicoli destinati al trasporto di esplosivi in cisterne. Il trasporto in cisterne è permesso unicamente per gli esplosivi elencati nel regolamento o previa autorizzazione speciale delle autorità competenti.

Un veicolo che trasporta esplosivi in cisterne deve essere marcato ed etichettato conformemente ai punti 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2 e 5.3.1.4. Un solo veicolo dell'unità di trasporto può contenere merci pericolose.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Appendix S — Regolamentazione specifica per il trasporto nazionale di merci pericolose su strada, emessa in conformità alla legge sul trasporto di merci pericolose e al regolamento svedese SÄIFS 1993:4.*

Osservazioni: questa deroga è applicabile unicamente al trasporto nazionale e se l'operazione di trasporto è prevalentemente a carattere locale. La regolamentazione in questione era in vigore prima dell'adesione della Svezia all'Unione europea.

Solo due società effettuano operazioni di trasporto di esplosivi in veicoli cisterna. Nel prossimo futuro è previsto il passaggio alle emulsioni.



Vecchia deroga n. 84.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-SE-11

Oggetto: patente di guida.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: 8.2.

Contenuto dell'allegato della direttiva: prescrizioni relative alla formazione dell'equipaggio del veicolo.

Contenuto della legislazione nazionale: la formazione dei conducenti non è autorizzata con i veicoli indicati al punto 8.2.1.1.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Appendice S — Regolamentazione specifica per il trasporto nazionale di merci pericolose su strada, emessa in conformità alla legge sul trasporto di merci pericolose.*

Osservazioni: trasporti locali.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RO-bi-SE-12

Oggetto: trasporto di fuochi d'artificio, n. ONU 0335.

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: allegato B, 7.2.4, V2 (1).

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni concernenti l'utilizzo dei veicoli EX/II ed EX/III.

Contenuto della legislazione nazionale: la disposizione speciale V2 1), figurante al punto 7.2.4, si applica al trasporto di fuochi d'artificio n. ONU 0335 unicamente se il contenuto netto di esplosivi è superiore a 3 000 kg (4 000 kg con rimorchio), a condizione che ai fuochi d'artificio sia stato assegnato il n. ONU 0335 in conformità alla tabella di classificazione di "default" dei fuochi d'artificio di cui al punto 2.1.3.5.5 della 14ª edizione riveduta delle raccomandazioni dell'ONU sul trasporto di merci pericolose.

Questa assegnazione è soggetta all'approvazione delle autorità competenti. Viene effettuata una verifica dell'assegnazione sull'unità di trasporto.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Appendice S — Regolamentazione specifica per il trasporto nazionale di merci pericolose su strada, emessa in conformità alla legge sul trasporto di merci pericolose.*

Osservazioni: il trasporto di fuochi d'artificio è limitato nel tempo a due brevi periodi dell'anno, il periodo di Capodanno e il periodo di fine aprile/inizio maggio. Il trasporto dagli speditori ai depositi può essere effettuato senza grandi problemi dall'attuale parco di veicoli omologati EX. Il trasporto dei fuochi d'artificio dai depositi ai punti vendita e degli articoli invenduti verso i depositi è invece limitato a causa della scarsità di veicoli omologati EX. I trasportatori non sono interessati a investire nell'omologazione perché non riescono ad ammortizzarne i costi. Ciò mette a repentaglio la sopravvivenza stessa degli speditori di fuochi d'artificio che non riescono a far arrivare sul mercato i loro prodotti.

Quando si usa questa deroga, la classificazione dei fuochi d'artificio deve essere fatta in base alla lista di "default" di cui alle raccomandazioni dell'ONU, al fine di ottenere la classificazione più aggiornata possibile.

Una deroga di tipo simile esiste per i fuochi d'artificio n. ONU 0336 compresi nella disposizione speciale 651, punto 3.3.1, dell'ADR 2005.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

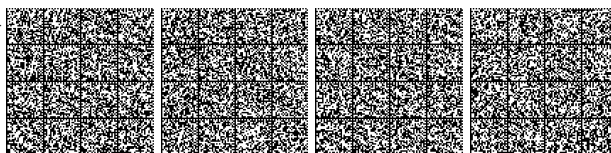
RO-bi-SE-13

Oggetto: adozione della deroga RO-bi-DK-4

Base giuridica: direttiva 2008/68/CE, articolo 6, paragrafo 2, lettera b), punto i) (trasporto locale su brevi distanze).

Riferimento all'allegato I, capo I.1, della direttiva 2008/68/CE: parti da 1 a 9.

Contenuto dell'allegato della direttiva:



Riferimento alla legislazione nazionale: *Särskilda bestämmelser om visa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Osservazioni:

Data di scadenza: 30 giugno 2027*;

2) nell'allegato II, il capo II.3 è sostituito dal seguente:

"II.3 Deroghe nazionali

Deroghe concesse agli Stati membri in base all'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2008/68/CE per il trasporto di merci pericolose all'interno del loro territorio.

Identificazione delle deroghe: RA-a/bi/bii-MS-nn

RA = ferrovia
a/bi/bii = articolo 6, paragrafo 2, lettera a), e lettera b), punti i) e ii)
MS = sigla dello Stato membro
nn = numero d'ordine

In base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2008/68/CE

DE Germania

RA-a-DE-2

Oggetto: autorizzazione all'imballaggio combinato.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE: 4.1.10.4 MP2.

Contenuto dell'allegato della direttiva: divieto di imballaggio combinato.

Contenuto della legislazione nazionale: classi 1.4S, 2, 3 e 6.1; autorizzazione all'imballaggio combinato di oggetti della classe 1.4S (cartucce per armi di piccolo calibro), di aerosol (classe 2) e di materiali per la pulizia e il trattamento delle classi 3 e 6.1 (nn. ONU indicati) da vendersi in imballaggi combinati del gruppo II e in piccole quantità.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.*

Osservazioni: n. di elenco: 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

FR Francia

RA-a-FR-3

Oggetto: trasporti per esigenze del vettore ferroviario.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.4.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: informazioni concernenti le materie pericolose che devono figurare nella lettera di vettura.

Contenuto della legislazione nazionale: i trasporti, per le esigenze del vettore ferroviario, di quantità non superiori ai limiti fissati al punto 1.1.3.6 non sono soggetti all'obbligo di dichiarazione del carico.

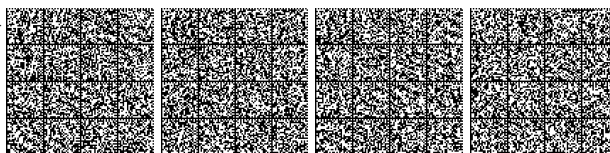
Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer - Article 20.2.*

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RA-a-FR-4

Oggetto: esenzione dall'obbligo di etichettatura di taluni vagoni postali.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.3.1.



Contenuto dell'allegato della direttiva: obbligo di applicare etichette sulle pareti dei vagoni.

Contenuto della legislazione nazionale: sono soggetti all'obbligo di etichettatura solo i vagoni postali che trasportano oltre 3 tonnellate di materiale della stessa classe (diversa dalle classi 1, 6.2 o 7).

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer - Article 21.1.*

Data di scadenza: 30 giugno 2027

SE Svezia

RA-a-SE-1

Oggetto: l'applicazione di etichette non è necessaria sui vagoni ferroviari che trasportano merci pericolose per la consegna espressa.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE: 5.3.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: i vagoni ferroviari che trasportano merci pericolose devono recare etichette.

Contenuto della legislazione nazionale: l'applicazione di etichette non è necessaria sui vagoni ferroviari che trasportano merci pericolose per la consegna espressa.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Osservazioni: il RID prevede limiti quantitativi per le merci definite "per consegna espressa". Si tratta quindi di piccole quantità.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

In base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), punto i), della direttiva 2008/68/CE

DK Danimarca

RA-bi-DK-1

Oggetto: trasporto di merci pericolose nei tunnel.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE: 7.5.

Contenuto dell'allegato della direttiva: carico, scarico e distanze di protezione.

Contenuto della legislazione nazionale: la legislazione prevede disposizioni diverse da quelle previste nell'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE per quanto riguarda i trasporti attraverso il tunnel ferroviario del collegamento fisso sul Grande Belt e sull'Øresund. Tali disposizioni alternative si riferiscono unicamente al volume di carico e alla distanza tra i carichi di merci pericolose.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Bestemmelser om transport af Eksplosiver i jernbanetunnellerne på Storebælt og Øresund, 11. maj 2017.*

Osservazioni:

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RA-bi-DK-2

Oggetto: trasporto di merci pericolose nei tunnel.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE: 7.5.

Contenuto dell'allegato della direttiva: carico, scarico e distanze di protezione.

Contenuto della legislazione nazionale: la legislazione prevede disposizioni diverse da quelle previste nell'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE per quanto riguarda i trasporti attraverso il tunnel ferroviario del collegamento fisso sull'Øresund. Tali disposizioni alternative si riferiscono unicamente al volume di carico e alla distanza tra i carichi di merci pericolose.



Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Bestemmelser om transport af Eksplosiver i jernbanetunnellerne på Storebælt og Øresund*, 11. maj 2017.

Osservazioni:

Data di scadenza: 28 febbraio 2022

DE Germania

RA-bi-DE-2

Oggetto: trasporto di rifiuti pericolosi in colli.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE: da 1 a 5.

Contenuto dell'allegato della direttiva: classificazione, imballaggio e marcatura.

Contenuto della legislazione nazionale: classi da 2 a 6.1, 8 e 9: imballaggio combinato e trasporto di rifiuti pericolosi in colli e in IBC; i rifiuti devono essere imballati in imballaggi interni (così come sono stati raccolti) e classificati in gruppi specifici (per evitare reazioni pericolose in un gruppo di rifiuti); utilizzo di istruzioni scritte speciali relative alle categorie di rifiuti, anche come lettera di vettura; raccolta di rifiuti domestici e di laboratorio, ecc.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20.*

Osservazioni: n. di elenco 6*.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

RA-bi-DE-3

Oggetto: trasporto locale del n. ONU 1381 (fosforo, giallo, ricoperto d'acqua), classe 4.2, gruppo di imballaggio I, in vagoni cisterna ferroviari.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE: 6.8, 6.8.2.3.

Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni relative alla costruzione di cisterne e vagoni cisterna. Il capitolo 6.8, punto 6.8.2.3, impone l'omologazione delle cisterne che trasportano il n. ONU 1381 (fosforo, giallo, ricoperto d'acqua).

Contenuto della legislazione nazionale: trasporto locale del n. ONU 1381 (fosforo, giallo, ricoperto d'acqua), classe 4.2, gruppo di imballaggio I, su brevi distanze (da Sassnitz-Mukran a Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz e Bitterfeld) in vagoni cisterna ferroviari costruiti secondo le norme russe. Il trasporto di queste merci è soggetto a disposizioni operative supplementari, stabilite dalle autorità competenti in materia di sicurezza.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Ausnahme Eisenbahn-Bundesamt Nr. E 1/92.*

Data di scadenza: 30 gennaio 2025

SE Svezia

RA-bi-SE-1

Oggetto: trasporto di rifiuti pericolosi verso impianti di smaltimento di rifiuti pericolosi.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE: parti 5 e 6.

Contenuto dell'allegato della direttiva: prescrizioni relative alla costruzione e alle prove degli imballaggi.

Contenuto della legislazione nazionale: il trasporto di imballaggi contenenti merci pericolose costituite da rifiuti deve essere effettuato in conformità alle disposizioni della direttiva rispetto alla quale sono ammesse solo poche esenzioni. Le esenzioni non sono permesse per tutti i tipi di sostanze e articoli.

Le esenzioni principali sono le seguenti:



i piccoli imballaggi (meno di 30 kg) contenenti merci pericolose costituite da rifiuti possono essere sistemati in imballaggi, compresi gli IBC e i grandi imballaggi, senza rispettare le disposizioni dei punti 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 e 6.6.5.4.3 dell'allegato II, capo II.1, della direttiva. Non è necessario sottoporre gli imballaggi preparati per il trasporto, compresi gli IBC e i grandi imballaggi, a prove con un campione rappresentativo dei piccoli imballaggi interni.

Questa esenzione è autorizzata a condizione che:

- gli imballaggi, gli IBC e i grandi imballaggi, siano conformi a un tipo sottoposto a prove e approvato in conformità al gruppo di imballaggio I o II delle disposizioni applicabili dei capitoli 6.1, 6.5 o 6.6 dell'allegato II, capo II.1, della direttiva;
- i piccoli imballaggi siano imballati con un materiale assorbente in grado di trattenere qualsiasi liquido che potrebbe disperdersi negli imballaggi esterni, negli IBC o nei grandi imballaggi durante il trasporto; e
- la massa lorda degli imballaggi, degli IBC e dei grandi imballaggi preparati per il trasporto non sia superiore alla massa lorda autorizzata indicata nel codice di omologazione ONU per il gruppo di imballaggio I o II per gli imballaggi, gli IBC o i grandi imballaggi; e
- il documento di trasporto comprenda la seguente dicitura: "Imballato in conformità alla parte 16 dell'appendice S del RID".

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: Appendice S — Regolamentazione specifica per il trasporto nazionale di merci pericolose per ferrovia, emessa in conformità alla legge sul trasporto di merci pericolose

Osservazioni: i punti 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 e 6.6.5.4.3 dell'allegato II, capo II.1, della direttiva sono difficili da applicare, perché gli imballaggi, gli IBC e i grandi imballaggi devono essere sottoposti a prove con un campione rappresentativo di rifiuti, difficile da prevedere in anticipo.

Data di scadenza: 30 giugno 2027

In base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), punto ii), della direttiva 2008/68/CE

DE Germania

RA-bii-DE-1

Oggetto: trasporto locale del n. ONU 1051 (cianuro di idrogeno stabilizzato, liquido, con un contenuto di acqua pari o inferiore all'1 % (massa)) in vagoni cisterna ferroviari, in deroga all'allegato II, capo II.1, punto 1, della direttiva 2008/68/CE.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE: 3.2, 4.3.2.1.1.

Contenuto dell'allegato della direttiva: divieto di trasporto del n. ONU 1051 (cianuro di idrogeno), stabilizzato, liquido, con un contenuto di acqua pari o inferiore all'1 % (massa) in vagoni cisterna ferroviari (cisterne RID).

Contenuto della legislazione nazionale: trasporto locale per ferrovia su particolari tragitti prestabiliti nel quadro di un processo industriale definito e rigorosamente controllato in condizioni chiaramente specificate. Il trasporto è effettuato in vagoni cisterna autorizzati specificamente a tale scopo, la cui costruzione e il cui allestimento sono adeguati costantemente in funzione dei canoni di sicurezza più recenti. Il processo di trasporto è disciplinato nel dettaglio da disposizioni di sicurezza operativa supplementari, concordate con le autorità responsabili in materia di sicurezza e di servizi di emergenza, ed è controllato dalle autorità di supervisione competenti.

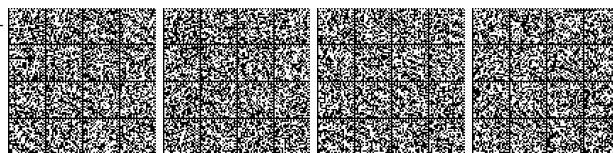
Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Ausnahmezulassung Eisenbahn-Bundesamt, Nr E 1/97*.

Fine del periodo di validità: 1° gennaio 2023

RA-bii-DE-2

Oggetto: trasporto locale su tragitti prestabiliti del n. ONU 1402 (carburo di calcio), gruppo di imballaggio I, in contenitori su carri.

Riferimento all'allegato II, capo II.1, della direttiva 2008/68/CE: 3.2, 7.3.1.1



Contenuto dell'allegato della direttiva: disposizioni generali per il trasporto alla rinfusa. Il capitolo 3.2, tabella A, non autorizza il trasporto alla rinfusa di carburo di calcio.

Contenuto della legislazione nazionale: trasporto locale per ferrovia del n. ONU 1402 (carburo di calcio), gruppo di imballaggio I, su particolari tragitti prestabiliti, nel quadro di un processo industriale definito e rigorosamente controllato in condizioni chiaramente specificate. I carichi sono trasportati in appositi contenitori su carri. Il trasporto di queste merci è soggetto a disposizioni operative supplementari, stabilite dalle autorità competenti in materia di sicurezza.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Ausnahme Eisenbahn-Bundesamt Nr. E 3/10*.

Data di scadenza: 15 gennaio 2024*;

- 3) nell'allegato I, il capo III.3 è sostituito dal testo seguente:

"III.3 Deroghe nazionali

Deroghe concesse agli Stati membri in base all'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2008/68/CE per il trasporto di merci pericolose all'interno del loro territorio.

Identificazione delle deroghe: IW-a/bi/bii-MS-nn

IW = vie navigabili interne
a/bi/bii = articolo 6, paragrafo 2, lettera a), e lettera b), punti i) e ii)
MS = sigla dello Stato membro
nn = numero d'ordine

In base all'articolo 6, paragrafo 2, lettera b), punto i), della direttiva 2008/68/CE

DE Germania

IW-bi-DE-1

Oggetto: trasporto di rifiuti pericolosi in colli.

Riferimento all'allegato III, capo III.1, della direttiva 2008/68/CE: da 1 a 5.

Contenuto dell'allegato della direttiva: classificazione, imballaggio e marcatura.

Contenuto della legislazione nazionale: classi da 2 a 6.1, 8 e 9: imballaggio combinato e trasporto di rifiuti pericolosi in colli e in IBC; i rifiuti devono essere imballati in imballaggi interni (così come sono stati raccolti) e classificati in gruppi specifici (per evitare reazioni pericolose in un gruppo di rifiuti); utilizzo di istruzioni scritte speciali relative alle categorie di rifiuti, anche come lettera di vettura; raccolta di rifiuti domestici e di laboratorio, ecc.

Riferimento iniziale alla legislazione nazionale: *Gefahrgut-Ausnahmereordnung – GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20*.

Osservazioni: n. di elenco 6*.

Data di scadenza: 30 giugno 2027*.

21CE2446



DECISIONE (UE) 2021/1437 DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA**del 3 agosto 2021****che modifica la decisione (UE) 2017/934 sulla delega delle decisioni in materia di significatività dei soggetti vigilati (BCE/2021/33)**

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1024/2013 del Consiglio, del 15 ottobre 2013, che attribuisce alla Banca centrale europea compiti specifici in merito alle politiche in materia di vigilanza prudenziale degli enti creditizi ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6,

vista la decisione (UE) 2017/933 della Banca centrale europea, del 16 novembre 2016, sul quadro generale per la delega di poteri decisionali inerenti a strumenti giuridici relativi a compiti di vigilanza (BCE/2016/40) ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione (UE) 2017/934 della Banca centrale europea (BCE/2016/41) ⁽³⁾ precisa i criteri per la delega dei poteri decisionali ai capi delle unità operative della Banca centrale europea (BCE) per l'adozione di decisioni relative alla significatività dei soggetti vigilati. L'esperienza maturata con l'applicazione di tale decisione ha evidenziato la necessità di apportare alcuni chiarimenti e modifiche tecniche, in particolare per ragioni di coerenza e di certezza nell'applicazione di tali criteri.
- (2) La procedura di delega dei poteri decisionali dovrebbe essere chiarita in relazione alle modifiche alle decisioni in materia di significatività qualora i capi di unità operative nutrano dubbi riguardo all'interconnessione tra una tale decisione e una o più altre decisioni che richiedono l'approvazione da parte dell'autorità di vigilanza. Ciò può verificarsi qualora l'esito della pertinente valutazione prudenziale incida direttamente su una o più di tali altre decisioni e, pertanto, sia opportuno che le decisioni siano prese in considerazione simultaneamente dallo stesso decisore al fine di evitare esiti contrastanti.
- (3) Il 24 giugno 2020 il Consiglio direttivo ha deciso di instaurare una cooperazione stretta tra la BCE e la Repubblica di Bulgaria ⁽⁴⁾ e tra la BCE e la Repubblica di Croazia ⁽⁵⁾. L'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1024/2013 dispone che, al fine di assolvere determinati compiti in relazione agli enti creditizi stabiliti in uno Stato membro la cui moneta non è l'euro con il quale è stata instaurata una cooperazione stretta ai sensi di tale articolo, la BCE può impartire istruzioni all'autorità nazionale competente dello Stato membro interessato. È pertanto opportuno includere tali istruzioni tra gli atti che la BCE può adottare mediante delega ai capi delle unità operative in virtù delle pertinenti disposizioni della decisione (UE) 2017/933 (BCE/2016/40).

⁽¹⁾ GU L 287 del 29.10.2013, pag. 63.

⁽²⁾ GU L 141 del 1.6.2017, pag. 14.

⁽³⁾ Decisione (UE) 2017/934 della Banca centrale europea, del 16 novembre 2016, sulla delega delle decisioni in materia di significatività dei soggetti vigilati (BCE/2016/41) (GU L 141 del 1.6.2017, pag. 18).

⁽⁴⁾ Decisione (UE) 2020/1015 della Banca centrale europea del 24 giugno 2020 sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Българска народна банка (Banca nazionale di Bulgaria) (BCE/2020/30) (GU L 224 I del 13.7.2020, pag. 1)

⁽⁵⁾ Decisione (UE) 2020/1016 della Banca centrale europea del 24 giugno 2020 sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Hrvatska narodna banka (BCE/2020/31) (GU L 224 I del 13.7.2020, pag. 4).



- (4) Inoltre, qualora i capi delle unità operative nutrano dubbi riguardo alla complessità o alla delicatezza, in termini di impatto sulla reputazione della BCE e/o sul funzionamento del Meccanismo di vigilanza unico, di una modifica a una decisione sulla significatività, è opportuno che tale modifica a una decisione sulla significatività sia adottata con procedura di non obiezione e non mediante una decisione delegata. La presente modifica garantisce l'allineamento con le procedure stabilite nelle decisioni di delega adottate dal Consiglio direttivo ai sensi dell'articolo 4 della Decisione (UE) 2017/933 (BCE/2016/40) in relazione ad altre tipologie di decisioni di vigilanza.
- (5) Pertanto, è opportuno modificare di conseguenza la decisione (UE) 2017/934 (BCE/2016/41),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Modifiche

La decisione (UE) 2017/934 (BCE/2016/41) è modificata come segue:

1. all'articolo 1, è aggiunto il seguente punto 9):

«9) per “delicatezza” si intende una caratteristica o un fattore che può avere un impatto negativo sulla reputazione della BCE e/o sul funzionamento efficace e coerente del Meccanismo di vigilanza unico, inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i seguenti casi: a) il soggetto vigilato interessato è stato in precedenza o è al momento oggetto di severe misure di vigilanza, quali misure di intervento precoce; b) il progetto di decisione, una volta adottato, costituirà un nuovo precedente che potrebbe vincolare la BCE in futuro; c) il progetto di decisione, una volta adottato può attirare l'attenzione negativa dei mezzi di informazione o del pubblico; o d) un'autorità nazionale competente che ha aderito alla cooperazione stretta con la BCE comunica alla BCE il proprio disaccordo in merito al progetto di decisione proposto.»;

2. all'articolo 2, sono aggiunti i seguenti paragrafi da 3 a 5:

«3. Una modifica di una decisione in materia di significatività non può essere adottata con decisione delegata qualora la complessità della valutazione o la delicatezza della questione richieda che essa sia adottata con procedura di non obiezione.

4. La delega di poteri decisionali ai sensi del paragrafo 1 si applica:

- a) all'adozione da parte della BCE di decisioni di vigilanza;
- b) all'adozione da parte della BCE di istruzioni impartite alle autorità nazionali competenti con le quali la BCE ha instaurato una cooperazione stretta, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. 1024/2013,

5. I capi delle unità operative sottopongono al Consiglio di vigilanza e al Consiglio direttivo, ai fini dell'adozione con procedura di non obiezione, una modifica a una decisione in materia di significatività che soddisfi i criteri per l'adozione delle decisioni delegate di cui all'articolo 3, qualora la valutazione prudenziale di tale modifica a una decisione in materia di significatività abbia un impatto diretto sulla valutazione prudenziale di un'altra decisione che deve essere adottata con procedura di non obiezione.».

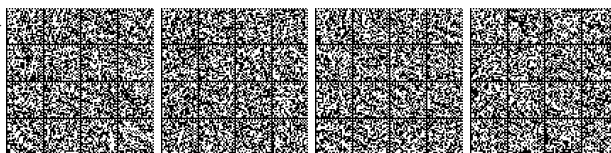
Articolo 2

Entrata in vigore

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

Fatto a Francoforte sul Meno, il 3 agosto 2021.

La Presidente della BCE
Christine LAGARDE



DECISIONE (UE) 2021/1438 DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA

del 3 agosto 2021

che modifica la decisione (UE) 2017/935 sulla delega del potere di adottare decisioni in materia di professionalità e onorabilità e sulla verifica dei requisiti di professionalità e onorabilità (BCE/2021/34)

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1024/2013 del Consiglio, del 15 ottobre 2013, che attribuisce alla Banca centrale europea compiti specifici in merito alle politiche in materia di vigilanza prudenziale degli enti creditizi ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1, lettera e),

vista la decisione (UE) 2017/933 della Banca centrale europea, del 16 novembre 2016, sul quadro generale per la delega di poteri decisionali inerenti a strumenti giuridici relativi a compiti di vigilanza (BCE/2016/40) ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione (UE) 2017/935 della Banca centrale europea (BCE/2016/42) ⁽³⁾ precisa i criteri per la delega dei poteri decisionali ai capi delle unità operative della Banca centrale europea (BCE) per l'adozione di decisioni in materia di professionalità e onorabilità e sulla verifica dei requisiti di professionalità e onorabilità. L'esperienza maturata con l'applicazione di tale decisione ha evidenziato la necessità di apportare alcuni chiarimenti e modifiche tecniche, in particolare per ragioni di coerenza e di certezza nell'applicazione di tali criteri.
- (2) La procedura di delega dei poteri decisionali dovrebbe essere chiarita in relazione alle decisioni in materia di professionalità e onorabilità nel caso in cui i capi delle unità operative nutrano dubbi riguardo all'interconnessione tra una tale decisione e una o più altre decisioni che richiedono l'approvazione da parte dell'autorità di vigilanza. Ciò può verificarsi qualora l'esito della pertinente valutazione prudenziale incida direttamente su una o più di tali altre decisioni e, pertanto, sia opportuno che le decisioni siano prese in considerazione simultaneamente dallo stesso decisore al fine di evitare esiti contrastanti. Tuttavia, il presente chiarimento relativo alla procedura per la delega dei poteri decisionali non dovrebbe interferire con la possibilità di adottare una decisione separata relativa alla nomina di alcuni componenti dell'organo di amministrazione laddove uno o più criteri per la delega non siano soddisfatti.
- (3) Il 24 giugno 2020 il Consiglio direttivo ha deciso di instaurare una cooperazione stretta tra la BCE e la Repubblica di Bulgaria ⁽⁴⁾ e tra la BCE e la Repubblica di Croazia ⁽⁵⁾. L'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1024/2013 dispone che, al fine di assolvere determinati compiti in relazione agli enti creditizi stabiliti in uno Stato membro la cui moneta non è l'euro con il quale è stata instaurata una cooperazione stretta ai sensi di tale articolo, la BCE può impartire istruzioni all'autorità nazionale competente dello Stato membro interessato. È pertanto opportuno includere tali istruzioni tra gli atti che la BCE può adottare mediante delega ai capi delle unità operative in virtù delle pertinenti disposizioni della decisione (UE) 2017/935 (BCE/2016/42).
- (4) Una decisione in materia di professionalità e onorabilità non è adottata mediante decisione delegata, ma è invece adottata con procedura di non obiezione nel caso in cui la complessità della valutazione lo richieda. È opportuno chiarire che, inoltre, possono verificarsi casi in cui la delicatezza della questione, in termini di impatto sulla reputazione della BCE e/o sul funzionamento del Meccanismo di vigilanza unico, può richiedere che la decisione in materia di professionalità e onorabilità sia adottata con procedura di non obiezione anziché mediante decisione delegata.

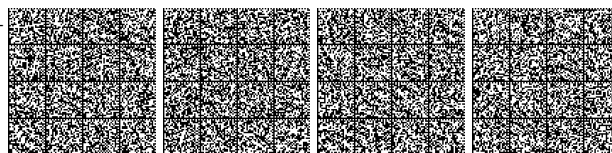
⁽¹⁾ GU L 287 del 29.10.2013, pag. 63.

⁽²⁾ GU L 141 del 1.6.2017, pag. 14.

⁽³⁾ Decisione (UE) 2017/935 della Banca centrale europea, del 16 novembre 2016, sulla delega del potere di adottare decisioni in materia di professionalità e onorabilità e sulla verifica dei requisiti di professionalità e onorabilità (BCE/2016/42) (GU L 141 del 1.6.2017, pag. 21).

⁽⁴⁾ Decisione (UE) 2020/1015 della Banca centrale europea del 24 giugno 2020 sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Българска народна банка (Banca nazionale di Bulgaria) (BCE/2020/30) (GU L 224I del 13.7.2020, pag. 1)

⁽⁵⁾ Decisione (UE) 2020/1016 della Banca centrale europea del 24 giugno 2020 sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Hrvatska narodna banka (BCE/2020/31) (GU L 224I del 13.7.2020, pag. 4).



- (5) L'ambito delle decisioni in materia di professionalità e onorabilità che sono delegate dovrebbe essere esteso per includervi: (a) le decisioni che autorizzano la nomina di amministratori non esecutivi aggiuntivi, nel significato di cui all'articolo 91, paragrafo 6, della direttiva 2016/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁹⁾; (b) le decisioni che stabiliscono se i direttori di filiale come definiti in conformità alla normativa applicabile, soddisfino i requisiti di professionalità e onorabilità; e (c) le decisioni che stabiliscono se le persone alle quali l'organo di amministrazione delega, in tutto o in parte, la funzione esecutiva, indipendentemente dal fatto che le persone siano state proposte o siano state nominate quali membri formali dell'organo o degli organi di gestione dell'ente ai sensi della normativa nazionale, soddisfino i requisiti di professionalità e onorabilità. Tale estensione dell'ambito delle decisioni in materia di professionalità e onorabilità che sono delegate è opportuna, in quanto le verifiche alla base di tali decisioni sono simili per natura alle verifiche effettuate in relazione alle ordinarie decisioni in materia di professionalità e onorabilità.
- (6) Inoltre, l'ambito delle decisioni in materia di professionalità e onorabilità che sono delegate dovrebbe essere esteso alle decisioni riguardanti le conferme qualora la BCE non abbia sollevato eccezioni alla nomina precedente e non si siano verificati nuovi fatti rilevanti dall'ultima verifica che incidano su uno o più criteri di valutazione.
- (7) Al fine di semplificare i criteri applicati per determinare se una decisione in materia di professionalità e onorabilità sia delegata e per allineare l'attuale regime di delega con altri regimi di delega, è opportuno aggiungere una definizione di «decisione negativa». Per analoghe ragioni di allineamento con altri regimi di delega, è opportuno sopprimere il requisito applicabile nel caso di decisione in materia di professionalità e onorabilità da adottare mediante delega, secondo cui l'autorità nazionale competente interessata presenta alla BCE un progetto di decisione delegata entro i 20 giorni precedenti allo scadere del termine per l'adozione della decisione in materia di professionalità e onorabilità ai sensi della normativa applicabile.
- (8) Nei casi in cui uno o più fatti correlati a un procedimento penale o amministrativo siano presentati alla BCE in relazione a una decisione in materia di professionalità e onorabilità, è opportuno chiarire il criterio applicato per stabilire se tale decisione sia adottata mediante delega, per concentrarsi sui procedimenti che hanno un impatto sull'idoneità della persona nominata.
- (9) Pertanto, è opportuno modificare di conseguenza la decisione (UE) 2017/935 (BCE/2016/42),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Modifiche

1. L'articolo 1 è modificato come segue:

a) il punto 2) è sostituito dal seguente:

- «2) per “decisione in materia di professionalità e onorabilità” si intende una decisione della BCE i) che stabilisce se un individuo è in possesso dei requisiti di professionalità e onorabilità; o ii) che autorizza un membro di un organo di amministrazione a ricoprire un incarico di amministratore non esecutivo aggiuntivo ai sensi dell'articolo 91, paragrafo 6, della direttiva 2013/36/UE;»;

b) il punto 10) è sostituito dal seguente:

- «10) per “membro” si intende uno o più dei seguenti soggetti: i) un membro di un organo di amministrazione, di cui sia proposta la nomina o designato; ii) se del caso, un membro del personale che rivesta ruoli chiave (key function holder), di cui sia proposta la nomina o designato, come definito in conformità alla normativa applicabile; iii) un direttore di filiale, di cui sia proposta la nomina o designato, come definito in conformità alla normativa applicabile; e iv) una persona alla quale l'organo di amministrazione delega, in tutto o in parte, la funzione esecutiva, indipendentemente dal fatto che ne sia stata proposta la nomina o sia stata designata quale membro formale dell'organo o degli organi direttivi dell'ente ai sensi della normativa nazionale;»;

⁽⁹⁾ Direttiva 2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale sugli enti creditizi, che modifica la direttiva 2002/87/CE e abroga le direttive 2006/48/CE e 2006/49/CE (GU L 176 del 27.6.2013, pag. 338).



c) il punto 14) è sostituito dal seguente:

- «14) per “Guida alla verifica dei requisiti di professionalità e onorabilità” si intende un documento così intitolato e le versioni successive dello stesso, incluso qualsiasi altro documento contenente principi guida per la verifica dei requisiti di professionalità e onorabilità destinato a sostituirlo o integrarla in futuro, adottato e di volta in volta modificato con procedura di non obiezione e pubblicato sul sito Internet della BCE;»;

d) è aggiunto il seguente punto 16):

- «16) per “decisione negativa” si intende una decisione che non concede, integralmente o parzialmente, l'autorizzazione richiesta dal soggetto vigilato significativo o dal membro. Una decisione con disposizioni accessorie come condizioni o obblighi è considerata una decisione negativa salvo che tali disposizioni accessorie a) assicurino che il soggetto vigilato soddisfi i requisiti imposti dal pertinente diritto dell'Unione di cui all'articolo 4 e siano state convenute per iscritto, o b) si limitino a ribadire uno o più dei requisiti esistenti che l'ente deve soddisfare ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 4, o richiedano informazioni in merito all'integrazione di uno o più di tali requisiti;»;

e) è aggiunto il seguente punto 17):

- «17) per “Guida della BCE sulle opzioni e le discrezionalità disponibili nel diritto dell'Unione” si intende un documento così intitolato e le versioni successive dello stesso e incluso qualsiasi altro documento contenente i principi guida sulle opzioni e le discrezionalità disponibili nel diritto dell'Unione destinato a sostituirlo o integrarlo in futuro, adottato e di volta in volta modificato con procedura di non obiezione e pubblicato sul sito Internet della BCE;»;

f) è aggiunto il seguente punto 18):

- «18) per “delicatezza” si intende una caratteristica o un fattore che può avere un impatto negativo sulla reputazione della BCE e/o sul funzionamento efficace e coerente del Meccanismo di vigilanza unico, inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i seguenti casi: a) il soggetto vigilato interessato è stato in precedenza o è al momento oggetto di severe misure di vigilanza, quali misure di intervento precoce; b) il progetto di decisione, una volta adottato, costituirà un nuovo precedente che potrebbe vincolare la BCE in futuro; c) il progetto di decisione, una volta adottato può attirare l'attenzione negativa dei mezzi di informazione o del pubblico; o d) un'autorità nazionale competente che ha aderito alla cooperazione stretta con la BCE comunica alla BCE il proprio disaccordo in merito al progetto di decisione proposto.»;

2. all'articolo 2 è inserito il seguente paragrafo 3:

«3. La delega di poteri decisionali ai sensi del paragrafo 1 si applica:

- a) all'adozione delle decisioni di vigilanza da parte della BCE;
- b) all'adozione da parte della BCE di istruzioni impartite, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. 1024/2013, alle autorità nazionali competenti con le quali la BCE ha instaurato una cooperazione stretta.»;

3. l'articolo 3 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 3

Ambito della delega

1. Una decisione in materia di professionalità e onorabilità non può essere adottata con decisione delegata se è soddisfatto uno dei seguenti criteri:

a) il soggetto vigilato interessato è uno dei seguenti:

- i) il soggetto vigilato al massimo livello di consolidamento di un gruppo vigilato significativo all'interno degli Stati membri partecipanti;
- ii) l'ente creditizio con il valore totale delle attività più elevato in un gruppo vigilato significativo se tale soggetto è diverso da quello di cui punto i);
- iii) un soggetto vigilato significativo che non fa parte di un gruppo vigilato significativo;



- b) la decisione è una decisione negativa;
- c) la BCE viene informata di una delle seguenti circostanze:
- i) il membro è attualmente sottoposto a procedimento penale dinanzi a un'autorità giudiziaria o ha subito una condanna per un illecito penale in primo grado o in via definitiva; o
 - ii) nei confronti del membro sono state condotte o sono in corso indagini o risultano pendenti o irrogate azioni esecutive o sanzioni amministrative per violazione di disposizioni legislative o regolamentari in materia di servizi finanziari;
- a meno che la circostanza pertinente non incida sulla onorabilità del membro, sulla base di una valutazione in conformità ai criteri precisati nella Guida alla verifica dei requisiti di professionalità e onorabilità in particolare per quanto riguarda la natura dell'accusa o dell'imputazione, la gravità della sanzione e il tempo trascorso (almeno cinque anni a decorrere dall'irrogazione di una sanzione o misura);
- d) la complessità della valutazione o la delicatezza della questione richiede che la decisione in materia di professionalità e onorabilità sia adottata con procedura di non obiezione.
2. In deroga al paragrafo 1, una decisione in materia di professionalità e onorabilità è adottata mediante decisione delegata qualora riguardi la conferma della stessa persona per la stessa carica nello stesso soggetto vigilato, la BCE non abbia sollevato obiezioni alla nomina precedente e non si siano verificati nuovi fatti rilevanti dall'ultima valutazione che incidano su uno o più criteri di valutazione.
3. Qualora, ai sensi dei paragrafi 1 e 2, una decisione in materia di professionalità e onorabilità non possa essere adottata con decisione delegata, essa è adottata in conformità alla normativa applicabile e con procedura di non obiezione.
4. I capi delle unità operative sottopongono al Consiglio di vigilanza e al Consiglio direttivo, ai fini dell'adozione con procedura di non obiezione, una decisione in materia di professionalità e onorabilità che soddisfi i criteri per l'adozione delle decisioni delegate di cui al presente articolo, se la valutazione prudenziale di tale decisione in materia di professionalità e onorabilità ha un impatto diretto sulla valutazione prudenziale di un'altra decisione che deve essere adottata con procedura di non obiezione.»
5. Nonostante il paragrafo 4, qualora la verifica dei requisiti di professionalità e onorabilità riguardi più di un membro di un organo di amministrazione e ai sensi dei paragrafi 1 e 2 non sia possibile adottare una decisione delegata riguardo a uno o più di essi, la verifica dà luogo a due decisioni in materia di onorabilità e professionalità. Una decisione è adottata con procedura di non obiezione mentre l'altra è adottata mediante delega.»
4. L'articolo 4 è modificato come segue:
- a) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:
- «1. La verifica dei requisiti in materia di professionalità e onorabilità dei membri è effettuata in conformità alla normativa applicabile tenendo conto della Guida alla verifica dei requisiti di professionalità e onorabilità (capitoli sui criteri di valutazione e sulle autorizzazioni relative alla professionalità e onorabilità) che comprende, se del caso, i seguenti criteri:»
- b) è aggiunto il seguente paragrafo 2:
- «2. La valutazione dell'autorizzazione concessa a un membro dell'organo di amministrazione a ricoprire un incarico di amministratore non esecutivo aggiuntivo è effettuata conformemente alla normativa applicabile che recepisce l'articolo 91, paragrafo 6, della direttiva 2013/36/UE e tenendo conto dei criteri contenuti nella Guida alla verifica dei requisiti di professionalità e onorabilità (sezione relativa alla disponibilità di tempo) e nella Guida della BCE sulle opzioni e le discrezionalità disponibili nel diritto dell'Unione.»

Articolo 2

Disposizione transitoria

Le disposizioni della decisione (UE) 2017/935 (BCE/2016/42) continuano ad applicarsi, senza modifiche, nei casi in cui un'autorità nazionale competente abbia presentato alla BCE una proposta di decisione relativa ai requisiti di professionalità e onorabilità prima dell'entrata in vigore della presente decisione.



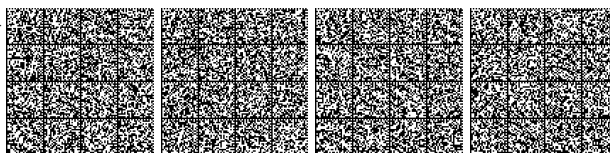
*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

Fatto a Francoforte sul Meno, il 3 agosto 2021.

La Presidente della BCE
Christine LAGARDE

21CE2448



DECISIONE (UE) 2021/1439 DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA**del 3 agosto 2021****che modifica la decisione (UE) 2018/546 sulla delega del potere di adottare decisioni in materia di fondi propri (BCE/2021/35)**

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 26, paragrafi 2 e 3, nonché gli articoli 28, 29, 77, 78 e 78 bis,

visto il regolamento (UE) n. 1024/2013 del Consiglio, del 15 ottobre 2013, che attribuisce alla Banca centrale europea compiti specifici in merito alle politiche in materia di vigilanza prudenziale degli enti creditizi ⁽²⁾, e in particolare l'articolo 4, paragrafo 1, lettera d),

vista la decisione (UE) 2017/933 della Banca centrale europea, del 16 novembre 2016, sul quadro generale per la delega di poteri decisionali inerenti a strumenti giuridici relativi a compiti di vigilanza (BCE/2016/40) ⁽³⁾, e in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione (UE) 2018/546 della Banca centrale europea (BCE/2018/10) ⁽⁴⁾ precisa i criteri per la delega dei poteri decisionali ai capi delle unità operative della Banca centrale europea (BCE) per l'adozione di decisioni in materia di fondi propri. L'esperienza acquisita nell'applicazione di tale decisione ha fatto emergere la necessità di taluni chiarimenti e modifiche tecniche, in particolare per ragioni di coerenza e di certezza nell'applicazione di tali criteri.
- (2) La procedura di delega dei poteri decisionali dovrebbe essere chiarita in relazione alle decisioni in materia di fondi propri laddove i capi di unità operative nutrano preoccupazioni riguardo all'interconnessione tra una tale decisione e una o più altre decisioni che richiedono l'approvazione da parte dell'autorità di vigilanza. Ciò può verificarsi qualora l'esito della pertinente valutazione prudenziale incida direttamente su una o più di tali altre decisioni e, pertanto, sia opportuno che le decisioni siano prese in considerazione simultaneamente dallo stesso decisore al fine di evitare esiti contrastanti.
- (3) Il 24 giugno 2020 il Consiglio direttivo ha deciso di instaurare una cooperazione stretta tra la BCE e la Repubblica di Bulgaria ⁽⁵⁾ e tra la BCE e la Repubblica di Croazia ⁽⁶⁾. L'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1024/2013 dispone che, al fine di assolvere determinati compiti in relazione agli enti creditizi stabiliti in uno Stato membro la cui moneta non è l'euro con il quale è stata instaurata una cooperazione stretta ai sensi di tale articolo, la BCE può impartire istruzioni all'autorità nazionale competente dello Stato membro interessato. È pertanto opportuno includere tali istruzioni tra gli atti che la BCE può adottare mediante delega ai capi delle unità operative in virtù delle pertinenti disposizioni della decisione (UE) 2018/546 (BCE/2018/10).
- (4) Una decisione in materia di fondi propri non è adottata mediante decisione delegata, ma è invece adottata con procedura di non obiezione nel caso in cui la complessità della valutazione lo richieda. È opportuno chiarire che, inoltre, possono verificarsi casi in cui la delicatezza della questione, in termini di impatto sulla reputazione della BCE e/o sul funzionamento del Meccanismo di vigilanza unico, può richiedere che la decisione basata sui poteri nazionali sia adottata con procedura di non obiezione anziché mediante decisione delegata.

⁽¹⁾ GU L 176 del 27.6.2013, pag. 1.

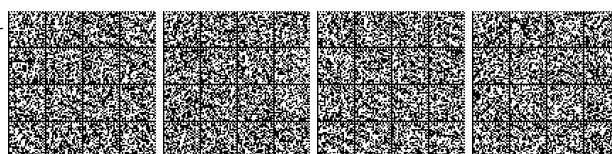
⁽²⁾ GU L 287, del 29.10.2013, pag. 63.

⁽³⁾ GU L 141 del 1.6.2017, pag. 14.

⁽⁴⁾ Decisione (UE) 2018/546 della Banca centrale europea, del 15 marzo 2018, sulla delega del potere di adottare decisioni in materia di fondi propri (BCE/2018/10) (GU L 90 del 6.4.2018, pag. 105).

⁽⁵⁾ Decisione (UE) 2020/1015 della Banca centrale europea, del 24 giugno 2020, sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Българска народна банка (Banca nazionale di Bulgaria) (BCE/2020/30) (GU L 224I del 13.7.2020, pag. 1).

⁽⁶⁾ Decisione (UE) 2020/1016 della Banca centrale europea, del 24 giugno 2020, sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Hrvatska narodna banka (BCE/2020/31) (GU L 224I del 13.7.2020, pag. 4).



- (5) Al fine di agevolare il processo decisionale, è necessaria una delega di poteri decisionali in relazione all'adozione di autorizzazioni a includere nel capitale primario di classe 1 gli utili di periodo o di fine esercizio prima che l'ente abbia adottato una decisione formale di conferma del risultato finale d'esercizio per l'anno di riferimento, ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 575/2013. Tuttavia, se sono soddisfatti i requisiti per l'applicazione della decisione (UE) 2015/656 della Banca centrale europea (BCE/2015/4) ⁽⁷⁾, dovrebbe applicarsi tale decisione.
- (6) Inoltre, per agevolare il processo decisionale è necessaria una delega di poteri decisionali in relazione alla risposta della BCE a una richiesta di consultazione ricevuta da un'autorità di risoluzione ai sensi dell'articolo 78 bis del regolamento (UE) n. 575/2013, riguardante il margine fino al quale un ente dovrebbe superare i requisiti di fondi propri e passività ammissibili stabiliti nel regolamento (UE) n. 575/2013, nella direttiva 2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾, e nella direttiva 2014/59/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁹⁾ a seguito di un'azione dell'ente di cui all'articolo 77, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 575/2013.
- (7) Pertanto, è opportuno modificare di conseguenza la decisione (UE) 2018/546 (BCE/2018/10),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Modifiche

La decisione (UE) 2018/546 (BCE/2018/10) è modificata come segue:

1. L'articolo 1 è modificato come segue:

a) il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) per “decisione sui fondi propri” si intende una delle seguenti decisioni: a) una decisione della BCE relativa all'autorizzazione a classificare uno strumento come strumento di capitale primario di classe 1; b) una decisione della BCE relativa all'autorizzazione a classificare uno strumento come strumento di capitale aggiuntivo di classe 1 o come strumento di capitale di classe 2; c) una decisione della BCE relativa all'autorizzazione a includere gli utili di periodo o di fine esercizio; e d) una decisione della BCE relativa all'autorizzazione a ridurre i fondi propri. Ai fini della presente decisione, una decisione sui fondi propri include anche l'approvazione della risposta della BCE a una richiesta di consultazione di un'autorità di risoluzione sulla riduzione degli strumenti di passività ammissibili;»;

b) sono inseriti i seguenti punti 16), 17) e 18):

«16) per “gruppo vigilato significativo” si intende un gruppo vigilato significativo secondo la definizione di cui al punto 22) dell'articolo 2 del regolamento (UE) n. 468/2014 della Banca centrale europea (BCE/2014/17) *;

17) per “autorizzazione preventiva generale” si intende l'autorizzazione generale a intraprendere una delle azioni di cui all'articolo 77, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 575/2013 per ridurre i fondi propri, concessa in conformità all'articolo 78, paragrafo 1, secondo comma, di tale regolamento.»;

(7) Decisione (UE) 2015/656 della Banca centrale europea, del 4 febbraio 2015, sulle condizioni in presenza delle quali è consentito agli enti creditizi di includere nel capitale primario di classe 1 (CET1) gli utili di periodo o di fine esercizio in conformità all'articolo 26, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 575/2013 (BCE/2015/4) (GU L 107 del 25.4.2015, pag.76).

(8) Direttiva 2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale sugli enti creditizi, che modifica la direttiva 2002/87/CE e abroga le direttive 2006/48/CE e 2006/49/CE (GU L 176 del 27.6.2013, pag. 338).

(9) Direttiva 2014/59/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, che istituisce un quadro di risanamento e risoluzione degli enti creditizi e delle imprese di investimento e che modifica la direttiva 82/891/CEE del Consiglio, e le direttive 2001/24/CE, 2002/47/CE, 2004/25/CE, 2005/56/CE, 2007/36/CE, 2011/35/UE, 2012/30/UE e 2013/36/UE e i regolamenti (UE) n. 1093/2010 e (UE) n. 648/2012, del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 173 del 12.6.2014, pag. 190).



- 18) per "delicatezza" si intende una caratteristica o un fattore che può avere un impatto negativo sulla reputazione della BCE e/o sul funzionamento efficace e coerente del Meccanismo di vigilanza unico, inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i seguenti casi: a) il soggetto vigilato interessato è stato in precedenza o è al momento oggetto di severe misure di vigilanza, quali misure di intervento precoce; b) il progetto di decisione, una volta adottato, costituirà un nuovo precedente che potrebbe vincolare la BCE in futuro; c) il progetto di decisione, una volta adottato può attirare l'attenzione negativa dei mezzi di informazione o del pubblico; o d) un'autorità nazionale competente che ha aderito alla cooperazione stretta con la BCE comunica alla BCE il proprio disaccordo in merito al progetto di decisione proposto.

* Regolamento (UE) n. 468/2014 della Banca centrale europea, del 16 aprile 2014, che istituisce il quadro di cooperazione nell'ambito del Meccanismo di vigilanza unico tra la Banca centrale europea e le autorità nazionali competenti e con le autorità nazionali designate (Regolamento quadro sull'MVU) (BCE/2014/17) (GU L 141 del 14.5.2014, pag. 1).»;

2. L'articolo 2 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

«1. Ai sensi dell'articolo 4 della decisione (UE) 2017/933 (BCE/2016/40), il Consiglio direttivo delega ai capi delle unità operative designate dal Comitato esecutivo in conformità all'articolo 5 di tale decisione, il potere di adottare le seguenti decisioni sui fondi propri relative a:

- a) autorizzazione a classificare gli strumenti di capitale quali strumenti del capitale primario di classe 1, come disposto all'articolo 26, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 575/2013;
- b) autorizzazione a classificare gli strumenti di capitale quali strumenti aggiuntivi di classe 1 o quali strumenti di classe 2, ove richiesto dalla normativa nazionale;
- c) autorizzazione in relazione alle riduzioni dei fondi propri di cui all'articolo 77, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 575/2013;
- d) autorizzazione all'inclusione di utili intermedi o di fine esercizio nel capitale primario di classe 1 da parte di un ente prima che l'ente abbia adottato una decisione formale di conferma del risultato finale d'esercizio per l'anno di riferimento, come previsto all'articolo 26, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 575/2013;
- e) risposte alle richieste di consultazione di un'autorità di risoluzione ai sensi dell'articolo 78 bis del regolamento (UE) n. 575/2013, compreso l'accordo sul margine proposto fino al quale, a seguito dell'azione di cui all'articolo 77, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 575/2013, l'autorità di risoluzione ritiene necessario che i fondi propri e le passività ammissibili dell'ente superino i requisiti ad esso imposti.»;

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

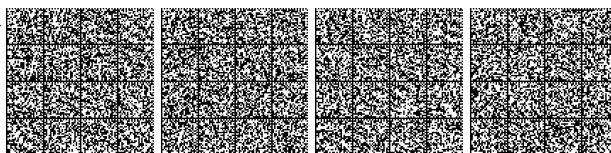
«2. Una decisione sui fondi propri di cui al paragrafo 1 è adottata mediante una decisione delegata solo se sono soddisfatti i criteri per l'adozione di decisioni delegate di cui agli articoli 3, 4, 5, 5 bis e 5 ter.»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:

«3. Le decisioni in materia di fondi propri non possono essere adottate con decisione delegata qualora la complessità della valutazione o la delicatezza della questione richieda che le decisioni siano adottate con procedura di non obiezione.»;

d) sono aggiunti i paragrafi 4 e 5 seguenti:

«4. I capi delle unità operative sottopongono al Consiglio di vigilanza e al Consiglio direttivo, ai fini dell'adozione con procedura di non obiezione, una decisione sui fondi propri che soddisfi i criteri per l'adozione delle decisioni delegate di cui agli articoli da 3 a 5 ter qualora la valutazione prudenziale di tale decisione sui fondi propri abbia un impatto diretto sulla valutazione prudenziale di un'altra decisione che deve essere adottata con procedura di non obiezione.



5. La delega di poteri decisionali ai sensi del paragrafo 1 si applica a:
- a) l'adozione di decisioni di vigilanza da parte della BCE;
 - b) l'adozione da parte della BCE di istruzioni impartite, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. 1024/2013, alle autorità nazionali competenti con le quali la BCE ha instaurato una cooperazione stretta;
 - c) l'approvazione della risposta della BCE alle richieste di consultazione di un'autorità di risoluzione ai sensi dell'articolo 78 bis del regolamento (UE) n. 575/2013, compreso l'accordo sul margine proposto fino al quale, a seguito dell'azione di cui all'articolo 77, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 575/2013, l'autorità di risoluzione ritiene necessario che i fondi propri e le passività ammissibili dell'ente superino i requisiti ad esso imposti.»;
3. il titolo dell'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Criteri per l'adozione di decisioni delegate in materia di autorizzazione per la classificazione degli strumenti di capitale quali strumenti del capitale primario di classe 1»;

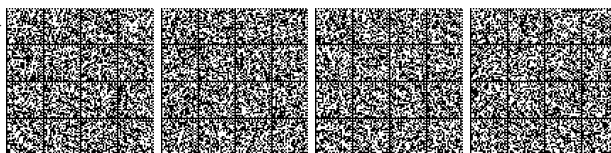
4. all'articolo 3, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente testo:
- «1. Le decisioni in materia di classificazione degli strumenti di capitale quali strumenti del capitale primario di classe 1 è assunta con decisione delegata nel caso in cui il tipo di strumenti rispetto ai quali si richiede l'autorizzazione sia presente, al momento della ricezione della domanda da parte della BCE, nell'elenco dell'ABE.»;
5. il titolo dell'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«Criteri per l'adozione di decisioni delegate in materia di autorizzazione per la classificazione degli strumenti quali strumenti aggiuntivi di classe 1 e strumenti di classe 2»;

6. all'articolo 4, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente testo:
- «1. Qualora sia richiesta un'autorizzazione in base alla normativa nazionale, le decisioni in materia di autorizzazione per la classificazione degli strumenti di capitale quali strumenti aggiuntivi di classe 1 e strumenti di classe 2 è assunta con decisione delegata.»;
7. all'articolo 4, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente testo:
- «2. Le decisioni negative non possono essere adottate con decisione delegata.»;
8. L'articolo 5 è modificato come segue:
- a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Criteri per l'adozione di decisioni delegate in materia di autorizzazione per le riduzioni dei fondi propri»;

- b) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- «1. Le decisioni in materia di autorizzazione per le riduzioni dei fondi propri sono adottate mediante una decisione delegata in conformità alle disposizioni di cui ai paragrafi 2, 3, 3 bis, 4 e 4 bis.»;
- c) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
- «2. Per le riduzioni con sostituzione, le decisioni sono adottate mediante una decisione delegata nel caso in cui:
- a) lo strumento sostitutivo sia uno strumento del capitale primario di classe 1 con un importo nominale uguale o superiore all'importo nominale dello strumento sostituito; o
 - b) lo strumento sostitutivo sia uno strumento aggiuntivo di classe 1 di importo nominale uguale o superiore all'importo nominale dello strumento sostituito, se lo strumento sostituito è uno strumento aggiuntivo di classe 1; o
 - c) lo strumento sostitutivo sia uno strumento aggiuntivo di classe 1 o uno strumento di classe 2 di importo nominale uguale o superiore all'importo nominale dello strumento sostituito, se lo strumento sostituito è uno strumento di classe 2.



Qualora uno strumento sostitutivo o uno strumento sostituito di cui alle lettere da a) a c) non abbia un importo nominale, l'importo di riferimento è invece l'importo nozionale di tale strumento.

Qualora l'importo nominale (o, nel caso di cui al comma precedente, l'importo nozionale) di uno strumento sostituito sia superiore all'importo dello strumento che è ammissibile come fondi propri, l'importo di riferimento è invece l'importo ammissibile come fondi propri.»;

d) al paragrafo 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) a seguito della riduzione, i fondi propri superino e si prevede che continuino a superare, per almeno tre esercizi finanziari dalla data della domanda, i requisiti previsti all'articolo 92, paragrafo 1, lettere a), b) e c), del regolamento (UE) n. 575/2013, i fondi propri di cui è prevista la detenzione in conformità all'articolo 16, paragrafo 2, lettera a) del regolamento (UE) n. 1024/2013, il requisito combinato di riserva di capitale come definito al punto 6 dell'articolo 128 della direttiva 2013/36/UE e gli orientamenti di capitale di secondo pilastro di cui all'ultima decisione SREP disponibile; e»;

e) al paragrafo 3, il punto di cui alla lettera b), è sostituito come segue:

«b) l'impatto della riduzione sul coefficiente di capitale primario di classe 1, sul coefficiente di capitale di classe 1 e sul coefficiente di capitale totale sia inferiore a 100 punti base a livello consolidato di un gruppo vigilato significativo, o a livello individuale di un soggetto vigilato significativo, se tale soggetto vigilato significativo non fa parte di un gruppo vigilato significativo. Se la riduzione è finalizzata a coprire perdite esistenti o riserve negative e tale riduzione non ha alcun impatto sul livello dei fondi propri, il criterio della soglia di 100 punti base si considera soddisfatto.»;

f) è inserito il seguente paragrafo 3 bis:

«3 bis. Le decisioni sull'autorizzazione preventiva generale ai sensi dell'articolo 78, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (UE) n. 575/2013 e le decisioni sull'autorizzazione per un importo specifico predeterminato a norma dell'articolo 32, paragrafo 2, del regolamento delegato della Commissione (UE) n. 241/2014 * sono adottate con decisione delegata se sono soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 3 o se la decisione costituisce il rinnovo di una decisione esistente ed è concessa per lo stesso importo predefinito o per un importo predefinito inferiore.

* Regolamento delegato (UE) n. 241/2014 della Commissione, del 7 gennaio 2014, che integra il regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme tecniche di regolamentazione sui requisiti di fondi propri per gli enti (GU L 74 del 14.3.2014, pag. 8).»;

g) è inserito il seguente paragrafo 4 bis:

«4 bis. Le disposizioni relative all'autorizzazione di riduzioni dei fondi propri possono essere revocate con decisione delegata se la revoca è richiesta dal destinatario della decisione.»;

h) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

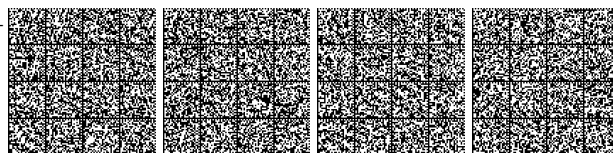
«5. Ove, ai sensi dei paragrafi da 1 a 4 bis, una decisione in materia di riduzione dei fondi propri non possa essere adottata con decisione delegata, essa è adottata in conformità alla procedura di non obiezione.»;

9. è inserito il seguente articolo 5 bis:

«Articolo 5 bis

«Criteri per l'adozione di decisioni delegate sull'autorizzazione a includere gli utili di periodo o di fine esercizio nel capitale primario di classe 1

1. Le decisioni ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 575/2013 relative all'autorizzazione a includere gli utili di periodo o di fine esercizio nel capitale primario di classe 1 prima che l'ente abbia adottato una decisione formale di conferma del risultato finale d'esercizio per l'anno di riferimento, compresi gli utili che non soddisfano il requisito di cui all'articolo 3, paragrafo 2, della decisione (UE) 2015/656 (BCE/2015/4), sono adottate con decisione delegata se sono soddisfatti i criteri indicati di seguito:



- a) la condizione relativa alla verifica di cui all'articolo 26, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 575/2013 è soddisfatta in conformità all'articolo 4 della decisione (UE) 2015/656 (BCE/2015/4);
- b) l'ente ha dimostrato che tutti gli oneri e dividendi prevedibili sono stati dedotti dall'importo di tali utili in conformità all'articolo 5, paragrafi 1, 2 e 5, della decisione (UE) 2015/656 (BCE/2015/4) e alla lettera c), secondo il caso;
- c) l'importo dei dividendi prevedibili che l'ente deve dedurre dagli utili di periodo o di fine esercizio è determinato in conformità all'articolo 2, paragrafi 2, 4, 5 e 6, del regolamento delegato (UE) n. 241/2014 o, nei casi precisati all'articolo 5, paragrafo 3, della decisione (UE) 2015/656 (BCE/2015/4), è dedotto un importo più elevato calcolato in conformità a tale articolo.

2. Le decisioni negative non possono essere adottate con decisione delegata.»;

10. è aggiunto il seguente articolo 5 ter:

«Articolo 5 ter

Criteri per l'approvazione delle risposte alle richieste di consultazione di un'autorità di risoluzione relative alla riduzione degli strumenti di passività ammissibili

1. Nel caso la BCE sia consultata o sia richiesto il suo consenso da parte di un'autorità di risoluzione ai sensi dell'articolo 78 bis, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 575/2013, la decisione relativa all'approvazione della risposta della BCE a tale richiesta di consultazione è assunta con decisione delegata, salvo che si verifichino le condizioni di cui al paragrafo 2.

2. Qualora la BCE non sia d'accordo o sia solo parzialmente d'accordo con l'autorità di risoluzione sulla questione riguardo alla quale è stata consultata o è stato chiesto il suo consenso ai sensi dell'articolo 78 bis, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 575/2013, la decisione sull'approvazione della risposta della BCE non può essere assunta con decisione delegata.»;

Articolo 2

Disposizione transitoria

Le disposizioni della decisione (UE) 2018/546 (BCE/2018/10) continuano ad applicarsi, senza modifiche, nei casi in cui la domanda con la quale si richiede l'approvazione di una delle operazioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, senza modifiche, sia stata presentata alla BCE prima dell'entrata in vigore della presente decisione.

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Fatto a Francoforte sul Meno, il 3 agosto 2021.

La presidente della BCE

Christine LAGARDE

21CE2449



DECISIONE (UE) 2021/1440 DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA

del 3 agosto 2021

che modifica la decisione (UE) 2019/1376 sulla delega del potere di adottare decisioni concernenti il rilascio del passaporto, l'acquisizione di partecipazioni qualificate e la revoca di autorizzazioni degli enti creditizi (BCE/2021/36)

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1024/2013 del Consiglio, del 15 ottobre 2013, che attribuisce alla Banca centrale europea compiti specifici in merito alle politiche in materia di vigilanza prudenziale degli enti creditizi ⁽¹⁾, e in particolare l'articolo 4, paragrafo 1, lettere a), b) c) e d), nonché l'articolo 4, paragrafo 3, l'articolo 6, paragrafo 4, l'articolo 14, paragrafi 3 e 5, l'articolo 15, paragrafo 3, e l'articolo 17, paragrafo 1,

vista la decisione (UE) 2017/933 della Banca centrale europea, del 16 novembre 2016, sul quadro generale per la delega di poteri decisionali inerenti a strumenti giuridici relativi a compiti di vigilanza (BCE/2016/40) ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione (UE) 2019/1376 della Banca centrale europea (BCE/2019/23) ⁽³⁾ precisa i criteri per la delega dei poteri decisionali ai capi delle unità operative della Banca centrale europea (BCE) per l'adozione di decisioni concernenti il rilascio del passaporto, l'acquisizione di partecipazioni qualificate e la revoca delle autorizzazioni degli enti creditizi. L'esperienza maturata con l'applicazione di tale decisione ha evidenziato la necessità di apportare alcuni chiarimenti e modifiche tecniche, in particolare per ragioni di coerenza e di certezza nell'applicazione di tali criteri.
- (2) La procedura di delega dei poteri decisionali dovrebbe essere chiarita in relazione alle decisioni concernenti il rilascio del passaporto, l'acquisizione di partecipazioni qualificate e la revoca delle autorizzazioni laddove i capi di unità operative nutrano dubbi riguardo all'interconnessione tra una tale decisione e una o più altre decisioni che richiedono l'approvazione da parte dell'autorità di vigilanza. Ciò può verificarsi qualora l'esito della pertinente valutazione prudenziale incida direttamente su una o più di tali altre decisioni e, pertanto, sia opportuno che le decisioni siano prese in considerazione simultaneamente dallo stesso decisore al fine di evitare esiti contrastanti.
- (3) Il 24 giugno 2020 il Consiglio direttivo ha deciso di instaurare una cooperazione stretta tra la BCE e la Repubblica di Bulgaria ⁽⁴⁾ e tra la BCE e la Repubblica di Croazia ⁽⁵⁾. L'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1024/2013 dispone che, al fine di assolvere determinati compiti in relazione agli enti creditizi stabiliti in uno Stato membro la cui moneta non è l'euro con il quale è stata instaurata una cooperazione stretta ai sensi di tale articolo, la BCE può impartire istruzioni all'autorità nazionale competente dello Stato membro interessato. È pertanto opportuno includere tali istruzioni tra gli atti che la BCE può adottare mediante delega ai capi delle unità operative in virtù delle pertinenti disposizioni della decisione (UE) 2019/1376 (BCE/2019/23).
- (4) Una decisione sul rilascio del passaporto, sulle partecipazioni qualificate o sulla revoca non è adottata con decisione delegata, ma è invece adottata con procedura di non obiezione nel caso in cui la complessità della valutazione lo richieda. È opportuno chiarire che, inoltre, possono verificarsi casi in cui la delicatezza della questione, in termini di impatto sulla reputazione della BCE e/o sul funzionamento del Meccanismo di vigilanza unico, può richiedere che la decisione basata sui poteri nazionali sia adottata con procedura di non obiezione anziché mediante decisione delegata.

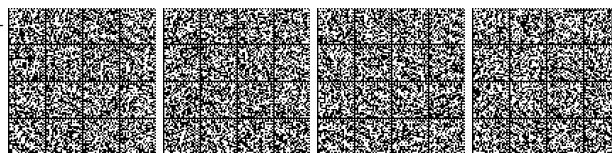
⁽¹⁾ GU L 287 del 29.10.2013, pag. 63.

⁽²⁾ GU L 141 del 1.6.2017, pag. 14.

⁽³⁾ Decisione (UE) 2019/1376 della Banca centrale europea, del 23 luglio 2019, sulla delega del potere di adottare decisioni concernenti il rilascio del passaporto, l'acquisizione di partecipazioni qualificate e la revoca di autorizzazioni degli enti creditizi (BCE/2019/23) (GU L 224 del 28.8.2019, pag. 1).

⁽⁴⁾ Decisione (UE) 2020/1015 della Banca centrale europea, del 24 giugno 2020, sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Българска народна банка (Banca nazionale di Bulgaria) (BCE/2020/30) (GU L 224 del 13.7.2020, pag. 1).

⁽⁵⁾ Decisione (UE) 2020/1016 della Banca centrale europea, del 24 giugno 2020, sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Hrvatska narodna banka (BCE/2020/31) (GU L 224 del 13.7.2020, pag. 4).



- (5) L'ambito di applicazione delle decisioni delegate concernenti le partecipazioni qualificate dovrebbe essere esteso ai casi in cui il gruppo al quale appartiene il candidato acquirente detiene già una partecipazione qualificata nella società bersaglio, non viene superata alcuna soglia pertinente a livello di gruppo e il venditore è esterno al gruppo. La valutazione sottostante in tali casi sarebbe di norma semplice, in quanto le circostanze del caso non comportano una modifica sostanziale dell'assetto proprietario della società bersaglio e la valutazione è, pertanto, simile alla valutazione sottostante nei casi di partecipazioni qualificate derivanti da riorganizzazioni interne al gruppo per le quali le decisioni attualmente sono delegate.
- (6) Pertanto, è opportuno modificare di conseguenza la decisione (UE) 2019/1376 (BCE/2019/23),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Modifiche

La decisione (UE) 2019/1376 (BCE/2019/23) è modificata come segue:

1. All'articolo 1, è aggiunto il seguente punto 15):

«15) per “delicatezza” si intende una caratteristica o un fattore che può avere un impatto negativo sulla reputazione della BCE e/o sul funzionamento efficace e coerente del Meccanismo di vigilanza unico, inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i seguenti casi: a) il soggetto vigilato interessato è stato in precedenza o è al momento oggetto di severe misure di vigilanza, quali misure di intervento precoce; b) il progetto di decisione, una volta adottato, costituirà un nuovo precedente che potrebbe vincolare la BCE in futuro; c) il progetto di decisione, una volta adottato può attirare l'attenzione negativa dei mezzi di informazione o del pubblico; o d) un'autorità nazionale competente che ha aderito alla cooperazione stretta con la BCE comunica alla BCE il proprio disaccordo in merito al progetto di decisione proposto.»;

2. L'articolo 3 è modificato come segue:

- a) il paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:

«3. Le decisioni sul rilascio del passaporto, sulle partecipazioni qualificate e sulla revoca non possono essere adottate con decisione delegata qualora la complessità della valutazione o la delicatezza della questione richieda che le decisioni siano adottate con procedura di non obiezione.»;

- b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. La delega di poteri decisionali ai sensi del paragrafo 1 si applica:

- a) all'adozione di decisioni di vigilanza da parte della BCE;
- b) all'approvazione di valutazioni positive da parte della BCE nei casi in cui non sia necessaria una decisione di vigilanza;
- c) all'adozione da parte della BCE di istruzioni impartite, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. 1024/2013, alle autorità nazionali competenti con le quali la BCE ha instaurato una cooperazione stretta.»;

- c) è aggiunto il seguente paragrafo 7:

«7. I capi delle unità operative sottopongono al Consiglio di vigilanza e al Consiglio direttivo, ai fini dell'adozione con procedura di non obiezione, una decisione sul rilascio del passaporto, sulle partecipazioni qualificate o sulla revoca che soddisfi i criteri per l'adozione delle decisioni delegate di cui agli articoli da 4 a 6, qualora la valutazione prudenziale di tale decisione abbia un impatto diretto sulla valutazione prudenziale di un'altra decisione che deve essere adottata con procedura di non obiezione.»;

3. il paragrafo 1 dell'articolo 4, è modificato come segue:

- a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) l'acquisizione di una partecipazione qualificata è il risultato di un trasferimento della proprietà della società bersaglio da una società di partecipazione a un'altra società di partecipazione all'interno della stessa struttura di gruppo.»;



- b) è aggiunta la seguente lettera d):
- «d) l'acquisizione di una partecipazione qualificata è effettuata da un soggetto giuridico appartenente a un gruppo di imprese che già detengono cumulativamente una partecipazione qualificata nella società bersaglio e non è superata nessuna soglia pertinente di cui all'articolo 22, paragrafo 1, della direttiva 2013/36/UE, come recepita nel diritto nazionale, a livello consolidato di gruppo.»;
4. all'articolo 5, paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) la decisione è adottata su richiesta del soggetto vigilato o a causa di una fusione per effetto della quale il soggetto vigilato cessa di esistere;»;

Articolo 2

Disposizione transitoria

Le disposizioni della decisione (UE) 2019/1376 (BCE/2019/23) continuano ad applicarsi, senza modifiche, nei casi in cui un progetto di proposta di decisione sulla partecipazione qualificata o sulla revoca sia stato presentato alla BCE dall'autorità nazionale competente prima dell'entrata in vigore della presente decisione, o qualora la notifica dell'intenzione del soggetto vigilato significativo di aprire una succursale o di garantire gli impegni assunti dall'ente finanziario filiazione sia stata presentata alla BCE dall'autorità nazionale competente prima dell'entrata in vigore della presente decisione.

Articolo 3

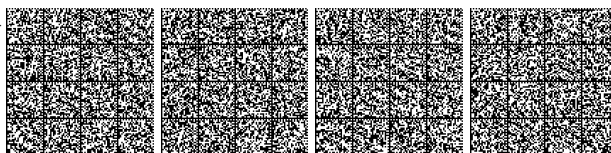
Entrata in vigore

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

Fatto a Francoforte sul Meno, il 3 agosto 2021.

La presidente della BCE
Christine LAGARDE

21CE2450



DECISIONE (UE) 2021/1441 DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA**del 3 agosto 2021****che modifica la decisione (UE) 2019/322 sulla delega del potere di adottare decisioni concernenti poteri di vigilanza conferiti dalla normativa nazionale (BCE/2021/37)**

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1024/2013 del Consiglio, del 15 ottobre 2013, che attribuisce alla Banca centrale europea compiti specifici in merito alle politiche in materia di vigilanza prudenziale degli enti creditizi ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1, lettere d) ed e), nonché l'articolo 4, paragrafo 3, e l'articolo 9, paragrafo 1,

vista la decisione (UE) 2017/933 della Banca centrale europea, del 16 novembre 2016, su un quadro generale per la delega di poteri decisionali inerenti a strumenti giuridici relativi a compiti di vigilanza (BCE/2016/40) ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione (UE) 2019/322 della Banca centrale europea (BCE/2019/4) ⁽³⁾ precisa i criteri per la delega dei poteri decisionali ai capi delle unità operative della Banca centrale europea (BCE) per l'adozione di decisioni basate su poteri nazionali. L'esperienza maturata con l'applicazione di tale decisione ha evidenziato la necessità di apportare alcuni chiarimenti e modifiche tecniche, in particolare per ragioni di coerenza e di certezza nell'applicazione di tali criteri.
- (2) La procedura di delega dei poteri decisionali dovrebbe essere chiarita in relazione alle decisioni basate su poteri nazionali nel caso in cui i capi di unità operative nutrano dubbi riguardo all'interconnessione tra una tale decisione e una o più altre decisioni che richiedono l'approvazione da parte delle autorità di vigilanza. Ciò può verificarsi qualora l'esito della pertinente valutazione prudenziale incida direttamente su una o più di tali altre decisioni e, pertanto, sia opportuno che le decisioni siano prese in considerazione simultaneamente dallo stesso decisore al fine di evitare esiti contrastanti.
- (3) Il 24 giugno 2020 il Consiglio direttivo ha deciso di instaurare una cooperazione stretta tra la BCE e la Repubblica di Bulgaria ⁽⁴⁾ e tra la BCE e la Repubblica di Croazia ⁽⁵⁾. L'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1024/2013 dispone che, al fine di assolvere determinati compiti in relazione agli enti creditizi stabiliti in uno Stato membro la cui moneta non è l'euro con il quale è stata instaurata una cooperazione stretta ai sensi di tale articolo, la BCE può impartire istruzioni all'autorità nazionale competente dello Stato membro interessato. È pertanto opportuno includere tali istruzioni tra gli atti che la BCE può adottare mediante delega ai capi delle unità operative in virtù delle pertinenti disposizioni della decisione (UE) 2019/322 (BCE/2019/4).
- (4) Una decisione basata su poteri nazionali non è adottata con decisione delegata, ma è invece adottata con procedura di non obiezione nel caso in cui la complessità della valutazione lo richieda. È opportuno chiarire che, inoltre, possono verificarsi casi in cui la delicatezza della questione, in termini di impatto sulla reputazione della BCE e/o sul funzionamento del Meccanismo di vigilanza unico, può richiedere che la decisione basata sui poteri nazionali sia adottata con procedura di non obiezione anziché mediante decisione delegata.

⁽¹⁾ GU L 287 del 29.10.2013, pag. 63.

⁽²⁾ GU L 141 del 1.6.2017, pag. 14.

⁽³⁾ Decisione (UE) 2019/322 della Banca centrale europea del 31 gennaio 2019 sulla delega del potere di adottare decisioni concernenti poteri di vigilanza conferiti dalla normativa nazionale (BCE/2019/4) (GU L 55 del 25.2.2019, pag. 7).

⁽⁴⁾ Decisione (UE) 2020/1015 della Banca centrale europea, del 24 giugno 2020, sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Българска народна банка (Banca nazionale di Bulgaria) (BCE/2020/30) (GU L 2241 del 13.7.2020, pag. 1)

⁽⁵⁾ Decisione (UE) 2020/1016 della Banca centrale europea, del 24 giugno 2020, sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Hrvatska narodna banka (BCE/2020/31) (GU L 2241 del 13.7.2020, pag. 4).



- (5) Il regolamento (UE) 2019/876 del Parlamento europeo e del Consiglio ^(*) ha introdotto la possibilità per gli enti creditizi, a determinate condizioni, di classificare come strumenti di capitale primario di classe 1 (Common Equity Tier 1, CET1) le successive emissioni di una forma di strumenti di CET1 per i quali hanno già ricevuto l'autorizzazione, senza specifica approvazione dell'autorità di vigilanza. A tal riguardo, è opportuno consentire la delega delle decisioni di approvazione delle modifiche allo statuto degli enti creditizi in relazione all'emissione di tali strumenti qualora la BCE ritenga soddisfatte le condizioni applicabili.
- (6) Una fusione o una scissione di un soggetto vigilato significativo può rendere necessarie modifiche allo statuto del soggetto vigilato per riflettere la situazione di tale ente a seguito della fusione o della scissione. In tali casi, la valutazione prudenziale della fusione o della scissione tiene conto anche delle modifiche allo statuto dell'ente che ne derivano, anche se l'approvazione di tali modifiche è oggetto di una distinta procedura di vigilanza. È pertanto opportuno consentire la delega delle decisioni di approvazione delle modifiche allo statuto nei casi in cui tali modifiche derivino da una fusione o da una scissione.
- (7) Pertanto, è opportuno modificare di conseguenza la decisione (UE) 2019/322 (BCE/2019/4),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Modifiche

La decisione (UE) 2019/322 (BCE/2019/4) è modificata come segue:

1. l'articolo 1 è modificato come segue:

a) il punto 2) è sostituito dal seguente:

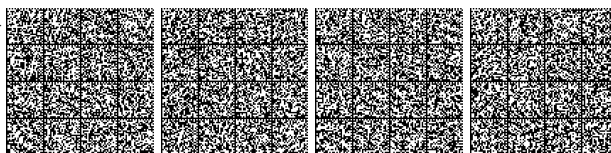
- «2) per “acquisizione di una partecipazione” si intende: a) l'acquisizione di una partecipazione diretta o indiretta o di diritti di voto di un'altra entità, anche per effetto della costituzione di una nuova entità, diversa dall'acquisizione di una partecipazione qualificata nell'accezione di cui all'articolo 22 della direttiva 2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ^(*); nonché b) qualsiasi operazione equivalente a una tale acquisizione ai sensi del diritto nazionale pertinente;

^(*) Direttiva 2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale sugli enti creditizi, che modifica la direttiva 2002/87/CE e abroga le direttive 2006/48/CE e 2006/49/CE (GU L 176 del 27.6.2013, pag. 338).»;

b) il punto 17) è sostituito dal seguente:

- «17) per “servizi di supporto non strategici” si intendono servizi accessori a sostegno dell'attività principale di un ente creditizio, inclusi servizi amministrativi, servizi alla clientela, servizi di recupero crediti, firme elettroniche o altri servizi analoghi»;

^(*) Regolamento (UE) 2019/876 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 575/2013 per quanto riguarda il coefficiente di leva finanziaria, il coefficiente netto di finanziamento stabile, i requisiti di fondi propri e passività ammissibili, il rischio di controparte, il rischio di mercato, le esposizioni verso controparti centrali, le esposizioni verso organismi di investimento collettivo, le grandi esposizioni, gli obblighi di segnalazione e informativa e il Regolamento (UE) n. 648/2012 (GU L 150 del 7.6.2019, pag. 1).



c) è aggiunto il seguente punto 19):

«19) per “impresa regolamentata” si intende un’impresa regolamentata come definita nell’articolo 2, punto 4), della direttiva 2002/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

(*) Direttiva 2002/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativa alla vigilanza supplementare sugli enti creditizi, sulle imprese di assicurazione e sulle imprese di investimento appartenenti ad un conglomerato finanziario e che modifica le direttive 73/239/CEE, 79/267/CEE, 92/49/CEE, 92/96/CEE, 93/6/CEE e 93/22/CEE del Consiglio e le direttive 98/78/CE e 2000/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 35 dell’11.2.2003, pag. 1).»;

d) è aggiunto il seguente punto 20):

«20) per “guida della BCE sull’approccio di vigilanza alle aggregazioni nel settore bancario” (*ECB Guide on the supervisory approach to consolidation in the banking sector*) si intende un documento così intitolato contenente i principi alla base dell’approccio di vigilanza prudenziale seguito dalla BCE per accertare se i dispositivi attuati da un ente creditizio a seguito di un’aggregazione assicurino la sana gestione e la copertura dei suoi rischi, adottato e di volta in volta modificato con procedura di non obiezione e pubblicato sul sito Internet della BCE.»;

e) è aggiunto il seguente punto 21):

«21) per “delicatezza” si intende una caratteristica o un fattore che può avere un impatto negativo sulla reputazione della BCE e/o sul funzionamento efficace e coerente del Meccanismo di vigilanza unico, inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i seguenti casi: (a) il soggetto vigilato interessato è stato in precedenza o è al momento oggetto di severe misure di vigilanza, quali misure di intervento precoce; (b) il progetto di decisione, una volta adottato, costituirà un nuovo precedente che potrebbe vincolare la BCE in futuro; (c) il progetto di decisione, una volta adottato può attirare l’attenzione negativa dei mezzi di informazione o del pubblico; o (d) un’autorità nazionale competente che ha aderito alla cooperazione stretta con la BCE comunica alla BCE il proprio disaccordo in merito al progetto di decisione proposto.»;

2. L’articolo 3 è modificato come segue:

a) il paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:

«3. Le decisioni basate su poteri nazionali non possono essere adottate con decisione delegata qualora il diritto nazionale richieda l’approvazione da parte dell’autorità di vigilanza di misure strategiche degli enti creditizi o qualora la complessità della valutazione oppure la delicatezza della questione richieda che le decisioni siano adottate con procedura di non obiezione.»;

b) è inserito il seguente paragrafo 3 bis:

«3 bis. I capi delle unità operative sottopongono al Consiglio di vigilanza e al Consiglio direttivo, ai fini dell’adozione con procedura di non obiezione, una decisione basata su poteri nazionali che soddisfi i criteri per l’adozione di decisione delegate stabiliti negli articoli da 4 a 14, qualora la valutazione prudenziale di tale decisione basata su poteri nazionali abbia un impatto diretto sulla valutazione prudenziale di un’altra decisione che deve essere adottata con procedura di non obiezione.»;

c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

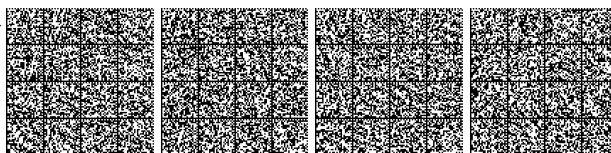
«4. La delega di poteri decisionali ai sensi del paragrafo 1 si applica:

a) all’adozione di decisioni di vigilanza da parte della BCE;

b) all’approvazione di valutazioni positive da parte della BCE ove non sia necessaria una decisione di vigilanza ai sensi del diritto nazionale;

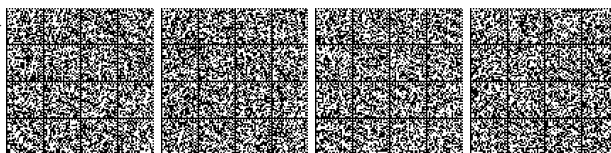
c) all’approvazione da parte della BCE di risposte o relazioni inviate dalla stessa BCE su richiesta delle autorità di uno Stato membro partecipante in relazione a poteri nazionali;

d) l’adozione da parte della BCE di istruzioni impartite, ai sensi dell’articolo 7 del regolamento (UE) n. 1024/2013, alle autorità nazionali competenti con le quali la BCE ha instaurato una cooperazione stretta.»;



3. all'articolo 4, paragrafo 1, la frase introduttiva nella lettera a) è sostituita dalla seguente:
 - «a) l'impatto sui fondi propri del soggetto vigilato significativo acquirente, sia a livello consolidato che individuale, è limitato, ossia:»;
4. all'articolo 5, paragrafo 1, la frase introduttiva nella lettera a) è sostituita dalla seguente:
 - «a) l'impatto sui fondi propri del soggetto vigilato significativo acquirente a seguito dell'acquisizione, sia a livello consolidato che individuale, è limitato, ossia:»;
5. all'articolo 6, paragrafo 1, la frase introduttiva nella lettera a) è sostituita dalla seguente:
 - «a) l'impatto sui fondi propri del soggetto vigilato significativo alienante, sia a livello consolidato che individuale, è limitato, ossia:»;
6. all'articolo 7, paragrafo 1, la frase introduttiva nella lettera a) è sostituita dalla seguente:
 - «a) l'impatto sui fondi propri del soggetto vigilato significativo alienante conseguente la vendita delle attività o passività, sia a livello consolidato che individuale, è limitato, ossia:»;
7. L'articolo 8 è modificato come segue:
 - a) nel paragrafo 1, la frase introduttiva nella lettera a) è sostituita dalla seguente:
 - «a) l'impatto sui fondi propri del soggetto vigilato significativo risultante dalla fusione, sia a livello consolidato che individuale, è limitato, ossia:»;
 - b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. La valutazione delle fusioni è effettuata in conformità alle pertinenti disposizioni legislative nazionali, anche tenuto conto di eventuali guide della BCE applicabili, inclusa la guida della BCE sull'approccio di vigilanza alle aggregazioni nel settore bancario, nonché di linee di politica, orientamenti o atti analoghi delle autorità nazionali competenti.»;
8. all'articolo 9, paragrafo 1, la frase introduttiva nella lettera a) è sostituita dalla seguente:
 - «a) l'impatto sui fondi propri del soggetto vigilato significativo o dei soggetti vigilati significativi risultanti dalla scissione, sia a livello consolidato che individuale, è limitato, ossia:»;
9. all'articolo 11, paragrafo 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
 - «b) il prestatore di servizi è un'impresa regolamentata stabilita nell'Unione e autorizzata a svolgere servizi esternalizzati; oppure»;
10. l'articolo 12, paragrafo 1, è modificato come segue:
 - a) la lettera d) è sostituita dalla seguente:
 - «d) modifiche riguardanti il capitale sociale del soggetto vigilato significativo qualora:
 - i) la relativa decisione sui fondi propri (ad esempio la classificazione degli strumenti di capitale quali strumenti del capitale primario di classe 1 o la riduzione di fondi propri) sia anch'essa delegata; oppure
 - ii) il soggetto vigilato significativo abbia classificato un'emissione in conformità alle disposizioni dell'articolo 26, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento (UE) n. 575/2013 e la BCE ritenga che la notifica effettuata dal soggetto vigilato significativo in conformità alla lettera b) di tale paragrafo soddisfi i requisiti per la notifica.»;
 - b) è aggiunta la seguente lettera f):
 - «f) modifiche che riflettono esclusivamente i cambiamenti derivanti da una fusione o da una scissione precedentemente approvate dalla BCE.».



*Articolo 2***Disposizione transitoria**

Le disposizioni della decisione (UE) 2019/322 (BCE/2019/4) continuano ad applicarsi, senza modifiche, nei casi in cui la domanda con la quale si richiede l'approvazione di una delle operazioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, di tale decisione, senza modifiche, sia stata presentata alla BCE prima dell'entrata in vigore della presente decisione.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

Fatto a Francoforte sul Meno, il 3 agosto 2021.

La presidente della BCE

Christine LAGARDE

21CE2451



DECISIONE (UE) 2021/1442 DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA**del 3 agosto 2021****sulla delega del potere di adottare decisioni relative ai modelli interni e relative alla proroga di termini (BCE/2021/38)**

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 ⁽¹⁾ e in particolare l'articolo 148, paragrafo 150,

visto il regolamento (UE) n. 1024/2013 del Consiglio, del 15 ottobre 2013, che attribuisce alla Banca centrale europea compiti specifici in merito alle politiche in materia di vigilanza prudenziale degli enti creditizi ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1, lettera e),

vista la decisione (UE) 2017/933 della Banca centrale europea, del 16 novembre 2016, sul quadro generale per la delega di poteri decisionali inerenti a strumenti giuridici relativi a compiti di vigilanza (BCE/2016/40) ⁽³⁾, e in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Nel quadro dell'articolo 6 del regolamento (UE) n. 1024/2013, la Banca centrale europea (BCE) assolve il compito esclusivo di vigilare sugli enti creditizi, al fine di garantire l'applicazione coerente di standard di vigilanza elevati, di promuovere la stabilità finanziaria e di garantire parità di condizioni.
- (2) Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera e), del regolamento (UE) n. 1024/2013, la BCE, in quanto autorità competente per i soggetti vigilati significativi, è responsabile per la concessione ai soggetti vigilati significativi dell'autorizzazione preventiva alla proroga del termine per l'applicazione sequenziale del metodo basato sui rating interni per calcolare i requisiti dei fondi propri per il rischio di credito nelle diverse classi di esposizioni e unità operative, ai sensi dell'articolo 148 del regolamento (UE) n. 575/2013, a ritornare all'uso di metodi meno sofisticati ai sensi dell'articolo 149 del regolamento (UE) n. 575/2013, e a utilizzare in modo permanente il metodo standardizzato ai sensi dell'articolo 150 del regolamento (UE) n. 575/2013.
- (3) Le decisioni di vigilanza della BCE possono contenere obblighi o requisiti che il destinatario deve rispettare entro un termine specifico, ove ciò sia necessario per assicurare la corretta attuazione della decisione o di altri requisiti. Su richiesta dei soggetti vigilati, la BCE può prorogare il termine per gli obblighi o per i requisiti mediante un'altra decisione di vigilanza, ove ciò sia ritenuto ragionevole. Inoltre, su richiesta dei candidati acquirenti, la BCE può prorogare il termine massimo per il perfezionamento della prevista acquisizione di una partecipazione qualificata in un ente creditizio.
- (4) Alla BCE, in quanto autorità competente, si richiede di adottare ogni anno un numero notevole di decisioni sui modelli interni e di decisioni sulla proroga di termini. Al fine di agevolare il processo decisionale è necessaria una decisione di delega per l'adozione di tali decisioni. La Corte di giustizia dell'Unione europea ha riconosciuto che la delega di poteri è necessaria per permettere a un'istituzione di adottare un numero considerevole di decisioni per assolvere ai propri compiti. Analogamente, essa ha riconosciuto che la necessità di assicurare la capacità di funzionamento degli organi decisionali corrisponde a un principio connaturato a tutti i sistemi istituzionali ⁽⁴⁾.
- (5) La delega di poteri decisionali dovrebbe essere limitata e proporzionata e l'ambito della delega dovrebbe essere chiaramente definito.

⁽¹⁾ GU L 176 del 27.6.2013, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 287 del 29.10.2013, pag. 63.

⁽³⁾ GU L 141 del 1.6.2017, pag. 14.

⁽⁴⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 23 settembre 1986, AKZO Chemie BV ed AKZO Chemie UK Ltd/ Commissione delle Comunità europee (C-5/85, EU:C:1986:328, punto 37), e sentenza della Corte di giustizia del 26 maggio 2005, Carmine Salvatore Tralli/Banca centrale europea (causa C-301/02 P, EU:C:2005:306, punto 59).



- (6) Il 24 giugno 2020 il Consiglio direttivo ha deciso di instaurare una cooperazione stretta tra la BCE e la Repubblica di Bulgaria ⁽⁵⁾ e tra la BCE e la Repubblica di Croazia ⁽⁶⁾. L'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1024/2013 dispone che, al fine di assolvere determinati compiti in relazione agli enti creditizi stabiliti in uno Stato membro la cui moneta non è l'euro con il quale è stata instaurata una cooperazione stretta ai sensi di tale articolo, la BCE può impartire istruzioni all'autorità nazionale competente dello Stato membro interessato. È pertanto opportuno includere tali istruzioni tra gli atti che la BCE può adottare mediante delega ai capi delle unità operative in virtù delle pertinenti disposizioni della presente decisione.
- (7) La decisione (UE) 2017/933 (BCE/2016/40) precisa la procedura da osservare per l'adozione di decisioni di delega in materia di vigilanza e le persone alle quali possono essere delegati poteri decisionali. Tale decisione non incide sull'esercizio da parte della BCE dei propri compiti di vigilanza né pregiudica la competenza del Consiglio di vigilanza a proporre al Consiglio direttivo progetti di decisione completi.
- (8) Ove i criteri per l'adozione di una decisione delegata non siano soddisfatti, le decisioni dovrebbero essere adottate con procedura di non obiezione ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 8, del regolamento (UE) n. 1024/2013 e dell'articolo 13 octies della decisione BCE/2004/2 della Banca centrale europea ⁽⁷⁾. Inoltre, la procedura di non obiezione dovrebbe essere utilizzata anche qualora i capi delle unità operative nutrano dubbi in merito al rispetto dei criteri di valutazione per le decisioni sui modelli interni o per le decisioni relative alla proroga di termini, a causa della complessità della valutazione o della delicatezza della questione, nonché qualora l'esito della pertinente valutazione incida direttamente su una o più di tali altre decisioni e, pertanto, sia opportuno che le decisioni siano prese in considerazione simultaneamente dallo stesso decisore al fine di evitare esiti contrastanti.
- (9) Le decisioni di vigilanza della BCE possono essere soggette a riesame amministrativo ai sensi dell'articolo 24 del regolamento (UE) n. 1024/2013 e come ulteriormente precisato nella decisione BCE/2014/16 della Banca centrale europea ⁽⁸⁾. In caso di riesame amministrativo, il Consiglio di vigilanza tiene conto del parere della Commissione amministrativa del riesame e sottopone un nuovo progetto di decisione al Consiglio direttivo per l'adozione con procedura di non obiezione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Definizioni

Ai fini della presente decisione si applicano le seguenti definizioni:

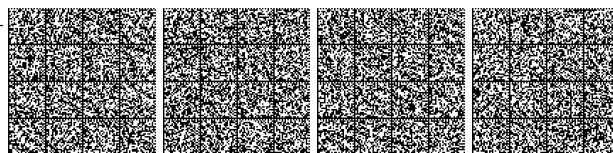
- (1) per «decisione sui modelli interni» si intende una decisione della BCE concernente l'autorizzazione preventiva alla proroga del termine per l'applicazione sequenziale del metodo basato sui rating interni per calcolare i requisiti dei fondi propri per il rischio di credito nelle diverse classi di esposizioni ai sensi dell'articolo 148 del regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, a ritornare all'uso di metodi meno sofisticati ai sensi dell'articolo 149 del regolamento (UE) n. 575/2013 e a utilizzare in modo permanente il metodo standardizzato ai sensi dell'articolo 150 del regolamento (UE) n. 575/2013;
- (2) per «metodo standardizzato» si intende il metodo di calcolo degli importi delle esposizioni ponderati per il rischio ai fini dell'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e f), del regolamento (UE) n. 575/2013 di cui alla parte tre, titolo II, capo 2, di tale regolamento;

⁽⁵⁾ Decisione (UE) 2020/1015 della Banca centrale europea, del 24 giugno 2020, sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Българска народна банка (Banca nazionale di Bulgaria) (BCE/2020/30) (GU L 2241 del 13.7.2020, pag. 1).

⁽⁶⁾ Decisione (UE) 2020/1016 della Banca centrale europea, del 24 giugno 2020, sull'instaurazione di una cooperazione stretta tra la Banca centrale europea e la Hrvatska narodna banka (BCE/2020/31) (GU L 2241 del 13.7.2020, pag. 4).

⁽⁷⁾ Decisione BCE/2004/2 della Banca centrale europea, del 19 febbraio 2004 che adotta il regolamento interno della Banca centrale europea, (GU L 80 del 18.3.2004, pag. 33).

⁽⁸⁾ Decisione BCE/2014/16 della Banca centrale europea, del 14 aprile 2014, relativa all'istituzione di una Commissione amministrativa del riesame e alle relative norme di funzionamento (GU L 175 del 14.6.2014, pag. 47).



- (3) per «metodo basato sui rating interni» (metodo IRB) si intende il metodo di calcolo degli importi delle esposizioni ponderati per il rischio ai fini dell'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e f), del regolamento (UE) n. 575/2013 di cui alla parte tre, titolo II, capo 3, di tale regolamento;
- (4) per «coefficiente di capitale primario di classe 1», «coefficiente di capitale di classe 1» e «coefficiente di capitale totale» si intendono, rispettivamente, coefficiente di capitale primario di classe 1, coefficiente di capitale di classe 1 e coefficiente di capitale totale di cui all'articolo 92, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 575/2013;
- (5) per «obbligo» si intende una disposizione accessoria a una decisione di vigilanza che impone al destinatario o ai destinatari di agire entro un termine al fine di garantire la corretta attuazione della decisione di vigilanza;
- (6) per «limitazione» si intende una disposizione accessoria a una decisione di vigilanza che limita o modifica l'uso consentito di un modello interno, anche imponendo fattori moltiplicativi più elevati o maggiorazioni del capitale;
- (7) per «decisione sulla proroga di termini» si intende una decisione della BCE che proroga a) il termine per adempiere agli obblighi o ai requisiti imposti dalla BCE in una decisione di vigilanza e b) il termine massimo per il perfezionamento della prevista acquisizione stabilito in una decisione sulle partecipazioni qualificate, così come tali decisioni sono definite all'articolo 1, punto 3), della decisione (UE) 2019/1376 della Banca centrale europea (BCE/2019/23) ⁽⁹⁾;
- (8) per «decisione delegata» si intende una decisione delegata secondo la definizione di cui al punto 4) dell'articolo 3 della decisione (UE) 2017/933 (BCE/2016/40);
- (9) per «capi delle unità operative» si intendono i capi delle unità operative della BCE ai quali è delegato il potere di adottare decisioni sui modelli interni o decisioni sulla proroga di termini;
- (10) per «procedura di non obiezione» si intende la procedura stabilita nell'articolo 26, paragrafo 8, del regolamento (UE) n. 1024/2013 e ulteriormente precisata nell'articolo 13 octies della decisione BCE/2004/2;
- (11) per «decisione negativa» si intende una decisione che non concede, integralmente o parzialmente, l'autorizzazione o la proroga come richiesta dal soggetto vigilato significativo o dal candidato acquirente. Una decisione con disposizioni accessorie come condizioni, obblighi o limitazioni è da considerare una decisione negativa salvo che tali disposizioni accessorie (a) garantiscano che il soggetto vigilato risponda ai requisiti del pertinente diritto dell'Unione di cui all'articolo 3, paragrafo 4, all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafo 2, e all'articolo 6, paragrafo 2, e siano state convenute per iscritto, oppure (b) si limitino a ribadire uno o più dei requisiti esistenti che il soggetto vigilato deve soddisfare ai sensi del diritto dell'Unione, ovvero richiedano informazioni in merito all'integrazione di uno o più di tali requisiti;
- (12) per «delicatezza» si intende una caratteristica o un fattore che può avere un impatto negativo sulla reputazione della BCE e/o sul funzionamento efficace e coerente del Meccanismo di vigilanza unico, inclusi a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i seguenti casi: (a) il soggetto vigilato interessato è stato in precedenza o è al momento oggetto di severe misure di vigilanza, quali misure di intervento precoce; (b) il progetto di decisione, una volta adottato, costituirà un nuovo precedente che potrebbe vincolare la BCE in futuro; (c) il progetto di decisione, una volta adottato può attirare l'attenzione negativa dei mezzi di informazione o del pubblico; o (d) un'autorità nazionale competente che ha aderito alla cooperazione stretta con la BCE comunica alla BCE il proprio disaccordo in merito al progetto di decisione proposto;
- (13) per «soggetto vigilato significativo» si intende un soggetto vigilato significativo secondo la definizione di cui al punto 16) dell'articolo 2 del regolamento (UE) n. 468/2014 della Banca centrale europea (BCE/2014/17) ⁽¹⁰⁾;
- (14) per «gruppo vigilato significativo» si intende un gruppo vigilato significativo secondo la definizione di cui al punto 22) dell'articolo 2 del regolamento (UE) n. 468/2014 (BCE/2014/17);

⁽⁹⁾ Decisione (UE) 2019/1376 della Banca centrale europea, del 23 luglio 2019, sulla delega del potere di adottare decisioni concernenti il rilascio del passaporto, l'acquisizione di partecipazioni qualificate e la revoca di autorizzazioni degli enti creditizi (BCE/2019/23) (GU L 224 del 28.8.2019, pag. 1).

⁽¹⁰⁾ Regolamento (UE) n. 468/2014 della Banca centrale europea, del 16 aprile 2014, che istituisce il quadro di cooperazione nell'ambito del Meccanismo di vigilanza unico tra la Banca centrale europea e le autorità nazionali competenti e con le autorità nazionali designate (Regolamento quadro sull'MVU) (BCE/2014/17) (GU L 141 del 14.5.2014, pag. 1).



- (15) per «decisione SREP» si intende la decisione adottata dalla BCE in base all'articolo 16 del regolamento (UE) n. 1024/2013 a seguito del processo di revisione e valutazione prudenziale nell'accezione di cui all'articolo 97 della direttiva 2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾;
- (16) per «guida della BCE» si intende un documento, adottato dal Consiglio direttivo su proposta del Consiglio di vigilanza, che è pubblicato sul sito Internet della BCE e che fornisce orientamenti sull'interpretazione dei requisiti giuridici adottata dalla BCE.
- (17) per «guida della BCE sui modelli interni» si intende un documento così intitolato e qualsiasi altro documento che fornisca indicazioni sull'interpretazione da parte della BCE dei requisiti giuridici applicabili alla valutazione dei modelli interni, adottato dal Consiglio direttivo su proposta del Consiglio di vigilanza che è pubblicato sul sito Internet della BCE.

Articolo 2

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente decisione precisa i criteri per la delega dei poteri decisionali ai capi delle unità operative della BCE per l'adozione di decisioni sui modelli interni e di decisioni sulla proroga di termini.
2. La delega di poteri decisionali non pregiudica la valutazione prudenziale che deve essere effettuata ai fini dell'adozione di decisioni sui modelli interni e di decisioni sulla proroga di termini.

Articolo 3

Delega delle decisioni sui modelli interni e delle decisioni sulla proroga di termini

1. Ai sensi dell'articolo 4 della decisione (UE) 2017/933 (BCE/2016/40), il Consiglio direttivo delega ai capi delle unità operative designate dal Comitato esecutivo in conformità all'articolo 5 di tale decisione, il potere di adottare le seguenti decisioni relative a:
 - a) l'autorizzazione alla proroga del termine per l'applicazione sequenziale del metodo IRB ai sensi dell'articolo 148 del regolamento (UE) n. 575/2013;
 - b) l'autorizzazione a ritornare all'uso di metodi meno sofisticati ai sensi dell'articolo 149 del regolamento (UE) n. 575/2013;
 - c) l'autorizzazione all'utilizzo parziale permanente del metodo standardizzato ai sensi dell'articolo 150 del regolamento (UE) n. 575/2013;
 - d) la proroga di termini.
2. La delega di poteri decisionali ai sensi del paragrafo 1 si applica:
 - a) all'adozione di decisioni di vigilanza da parte della BCE;
 - b) all'adozione da parte della BCE di istruzioni impartite, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. 1024/2013, alle autorità nazionali competenti con le quali la BCE ha instaurato una cooperazione stretta.
3. Una decisione sui modelli interni di cui al paragrafo 1 è adottata mediante una decisione delegata solo se sono soddisfatti i criteri per l'adozione di decisioni delegate di cui agli articoli 4, 5 e 6.
4. Una decisione sulla proroga di termini di cui al paragrafo 1 è adottata mediante una decisione delegata solo se sono soddisfatti i criteri per l'adozione di decisioni delegate di cui agli articoli 7 e 8.

⁽¹⁾ Direttiva 2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale sugli enti creditizi, che modifica la direttiva 2002/87/CE e abroga le direttive 2006/48/CE e 2006/49/CE (GU L 176 del 27.6.2013, pag. 338).



5. Le decisioni sui modelli interni e sulla proroga di termini non possono essere adottate con decisione delegata qualora la complessità della valutazione o la delicatezza della questione richieda che le decisioni siano adottate con procedura di non obiezione. I capi delle unità operative sottopongono al Consiglio di vigilanza e al Consiglio direttivo, ai fini dell'adozione secondo la procedura di non obiezione, una decisione sui modelli interni o sulla proroga di termini che soddisfi i criteri per l'adozione delle decisioni delegate di cui agli articoli da 4 a 8, qualora la valutazione prudenziale relativa alla decisione sui modelli interni o sulla proroga del termine abbia un impatto diretto sulla valutazione prudenziale relativa a un'altra decisione che deve essere adottata con procedura di non obiezione.

6. Le decisioni negative sui modelli interni e le decisioni negative sulla proroga dei termini non possono essere adottate con decisione delegata.

Articolo 4

Criteri per l'adozione di decisioni delegate sull'autorizzazione preventiva a prorogare il termine per l'applicazione sequenziale del metodo IRB

1. Le decisioni che autorizzano la proroga del termine per l'applicazione sequenziale del metodo IRB sono assunte con decisione delegata se sono soddisfatti tutti i seguenti criteri:

- a) la proroga è richiesta per un periodo non superiore a tre anni a decorrere dal termine fissato nell'ultimo piano per l'applicazione sequenziale del metodo IRB per la pertinente classe di esposizioni, o unità operativa o per l'utilizzo di stime interne della perdita in caso di default o dei fattori di conversione di cui all'articolo 148 del regolamento (UE) n. 575/2013;
- b) il valore dell'esposizione e l'importo dell'esposizione ponderato per il rischio delle esposizioni cui l'ente applica il metodo IRB, calcolato tenendo conto delle indicazioni per il calcolo di tali importi contenute nella guida della BCE sui modelli interni, sono e rimangono, in seguito alla decisione, superiori al 50 % del valore dell'esposizione totale e dell'importo totale dell'esposizione ponderato per il rischio a livello consolidato di un gruppo vigilato significativo o a livello individuale di un soggetto vigilato significativo, se tale soggetto vigilato significativo non fa parte di un gruppo vigilato significativo.

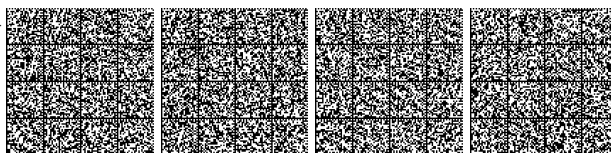
2. La valutazione relativa alla proroga del termine per l'applicazione sequenziale del metodo IRB è effettuata in conformità all'articolo 148 del regolamento (UE) n. 575/2013 e delle norme tecniche di attuazione e regolamentazione adottate dalla Commissione europea, tenendo conto anche di eventuali guide della BCE applicabili o di documenti analoghi emessi dalla BCE, nonché degli orientamenti e dei progetti definitivi di norme tecniche di regolamentazione delle autorità europee di vigilanza.

Articolo 5

Criteri per l'adozione di decisioni delegate sull'autorizzazione preventiva a ritornare all'uso di metodi meno sofisticati

1. Le decisioni che autorizzano a ritornare all'uso di metodi meno sofisticati sono assunte con decisione delegata se sono soddisfatti tutti i seguenti criteri:

- a) a seguito del ritorno all'uso di metodi meno sofisticati, si stima che i fondi propri del soggetto vigilato continuino a superare la somma dei requisiti di cui all'articolo 92, paragrafo 1, lettere da a) a c), del regolamento (UE) n. 575/2013, dei fondi propri che devono essere detenuti a norma dell'articolo 16, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 1024/2013, del requisito combinato di riserva di capitale, quale definito all'articolo 128, punto (6), della direttiva 2013/36/UE, e degli orientamenti di capitale di secondo pilastro come fissati dall'ultima decisione SREP disponibile e se il coefficiente di capitale primario di classe 1 non diminuisce di oltre 50 punti base e il margine risultante sul requisito patrimoniale complessivo e sugli orientamenti di capitale di secondo pilastro come fissati dall'ultima decisione SREP non è inferiore a 50 punti base in termini di coefficiente di capitale primario di classe 1 a livello consolidato di un gruppo vigilato significativo o a livello individuale di un soggetto vigilato significativo, se tale soggetto significativo non fa parte di un gruppo vigilato significativo;



b) a seguito del ritorno all'uso di metodi meno sofisticati, i requisiti di fondi propri non sono ridotti a livello consolidato di un gruppo vigilato significativo o a livello individuale di un soggetto vigilato significativo, se tale soggetto non fa parte di un gruppo vigilato significativo.

2. Ove la richiesta di tornare all'uso di metodi meno sofisticati riguardi più di un sistema di rating, la decisione è assunta con decisione delegata se tutti i criteri di cui al paragrafo 1 sono soddisfatti in relazione a ciascun sistema di rating che rientra nell'ambito di applicazione della decisione.

3. La valutazione relativa al ritorno all'uso di metodi meno sofisticati è effettuata in conformità all'articolo 149 del regolamento (UE) n. 575/2013 e delle norme tecniche di attuazione e regolamentazione adottate dalla Commissione europea, tenendo conto altresì di eventuali guide della BCE applicabili o di documenti analoghi emessi dalla BCE, nonché degli orientamenti e dei progetti definitivi di norme tecniche di regolamentazione delle autorità europee di vigilanza.

Articolo 6

Criteri per l'adozione di decisioni delegate sull'autorizzazione preventiva all'utilizzo parziale permanente del metodo standardizzato

1. Le decisioni che autorizzano l'utilizzo parziale permanente del metodo standardizzato sono assunte con decisione delegata se sono soddisfatti tutti i seguenti criteri:

- a) a seguito della decisione sull'utilizzo parziale permanente del metodo standardizzato, il valore dell'esposizione e l'importo dell'esposizione ponderato per il rischio delle esposizioni alle quali l'ente applica il metodo IRB, calcolato tenendo conto delle indicazioni contenute nella guida della BCE sui modelli interni, sono pari o superiori al 50 % del valore complessivo dell'esposizione e dell'importo complessivo dell'esposizione ponderato per il rischio a livello consolidato di un gruppo vigilato significativo o a livello individuale di un soggetto vigilato significativo, se tale soggetto vigilato significativo non fa parte di un gruppo vigilato significativo;
- b) a seguito della decisione sull'utilizzo parziale permanente del metodo standardizzato, l'aumento del valore dell'esposizione e degli importi delle esposizioni ponderate per il rischio coperte dal metodo standardizzato non supera il 20% del valore dell'esposizione totale e dell'importo totale dell'esposizione ponderato per il rischio a livello consolidato di un gruppo vigilato significativo o a un livello individuale di un soggetto vigilato significativo, se tale soggetto vigilato significativo non fa parte di un gruppo vigilato significativo.

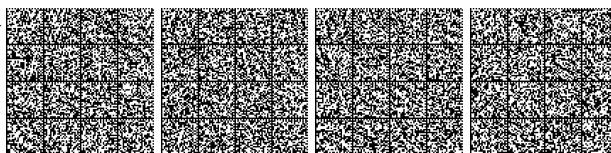
2. La valutazione relativa all'utilizzo parziale permanente del metodo standardizzato è effettuata in conformità all'articolo 150 del regolamento (UE) n. 575/2013 e delle norme tecniche di attuazione e regolamentazione adottate dalla Commissione europea, tenendo conto altresì di eventuali guide della BCE applicabili o di documenti analoghi emessi dalla BCE, nonché degli orientamenti e dei progetti definitivi di norme tecniche di regolamentazione delle autorità europee di vigilanza.

Articolo 7

Criteri per l'adozione di decisioni delegate sulla proroga dei termini per gli obblighi e per i requisiti imposti in una precedente decisione di vigilanza della BCE

1. Le decisioni sulla proroga di termini per gli obblighi e per i requisiti imposti in una precedente decisione di vigilanza della BCE sono assunte con decisione delegata se sono soddisfatti tutti i seguenti criteri:

- a) il soggetto vigilato richiede la proroga del termine e la richiesta è presentata alla BCE almeno 30 giorni prima della scadenza del termine;
- b) la proroga non supera la durata del periodo precedente al termine iniziale e non supera i 12 mesi;
- c) la proroga non incide negativamente sui diritti del soggetto vigilato.



2. In deroga al paragrafo 1, le decisioni sulla proroga di termini non sono assunte con decisione delegata se si applica una delle seguenti circostanze:

- a) la proroga comporta una modifica della portata originaria dell'obbligo o del requisito in una precedente decisione di vigilanza della BCE, o nella valutazione sottostante in base alla quale è stata adottata tale precedente decisione;
- b) la proroga riguarda un termine che è già stato prorogato;
- c) la proroga è richiesta da un ente creditizio il cui punteggio per la governance, come attribuito nell'ultima decisione SREP disponibile, è pari a 4;
- d) la proroga è richiesta da un ente creditizio il cui margine di fondi propri al di sopra degli orientamenti di capitale di secondo pilastro stabiliti nell'ultima decisione SREP disponibile è inferiore a 100 punti base in termini di coefficiente di capitale primario di classe 1;
- e) la proroga è richiesta da un ente creditizio nei confronti del quale, nel corso dei tre anni precedenti, sono state rivolte le misure di intervento precoce di cui all'articolo 27 della direttiva 2014/59/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹²⁾;
- f) la proroga non è consentita ai sensi della normativa applicabile.

3. La valutazione delle richieste di proroga dei termini è effettuata verificando: (a) se la proroga sia ragionevole, tenuto conto della giustificazione della richiesta di proroga adottata dall'ente creditizio, e (b) se la proroga comprometta l'effettiva attuazione della misura di vigilanza.

Articolo 8

Criteri per l'adozione di decisioni delegate sulla proroga del termine massimo per il perfezionamento della prevista acquisizione

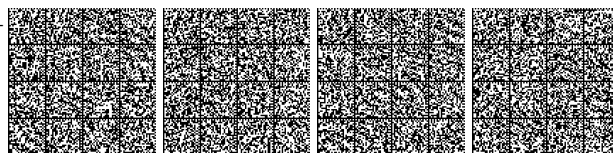
1. Le decisioni relative alla proroga del termine massimo per il perfezionamento della prevista acquisizione fissato nelle decisioni sulle partecipazioni qualificate sono assunte con decisione delegata se la proroga è concessa per un termine massimo di 12 mesi dalla data di scadenza del termine iniziale per il perfezionamento della prevista acquisizione.

2. In deroga al paragrafo 1, le decisioni sulla proroga del termine massimo di cui sopra non sono assunte con decisione delegata se si applica una delle seguenti circostanze:

- a) la proroga comporta una modifica della portata iniziale della decisione sulla partecipazione qualificata o della valutazione sottostante sulla quale si tale decisione era basata;
- b) il termine massimo è già stato prorogato;
- c) il candidato acquirente o la società bersaglio è un ente creditizio il cui punteggio per la governance attribuito nell'ultima decisione SREP disponibile è pari a 4;
- d) il candidato acquirente o la società bersaglio è un ente creditizio il cui margine di fondi propri al di sopra degli orientamenti di capitale di secondo pilastro stabiliti nell'ultima decisione SREP disponibile è inferiore a 100 punti base in termini di coefficiente di capitale primario di classe 1;
- e) il candidato acquirente o la società bersaglio è un ente creditizio nei confronti del quale nel corso dei tre anni precedenti sono state rivolte le misure di intervento precoce di cui all'articolo 27 della direttiva 2014/59/UE.

3. La valutazione delle richieste di proroga del termine massimo di cui sopra è effettuata verificando a) se la proroga sia ragionevole, tenuto conto della giustificazione della richiesta di proroga adottata dal candidato acquirente, e b) se la proroga comprometta l'effettiva attuazione della misura di vigilanza.

⁽¹²⁾ Direttiva 2014/59/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, che istituisce un quadro di risanamento e risoluzione degli enti creditizi e delle imprese di investimento e che modifica la direttiva 82/891/CEE del Consiglio, e le direttive 2001/24/CE, 2002/47/CE, 2004/25/CE, 2005/56/CE, 2007/36/CE, 2011/35/UE, 2012/30/UE e 2013/36/UE e i regolamenti (UE) n. 1093/2010 e (UE) n. 648/2012, del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 173 del 12.6.2014, pag. 190).



*Articolo 9***Disposizione transitoria**

La presente decisione non si applica nel caso in cui la domanda di decisione sui modelli interni o di proroga di un termine sia stata presentata alla BCE prima dell'entrata in vigore della presente decisione.

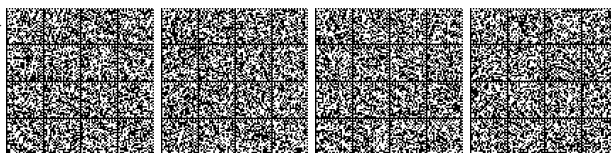
*Articolo 10***Entrata in vigore**

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

Fatto a Francoforte sul Meno, il 3 agosto 2021.

La presidente della BCE
Christine LAGARDE

21CE2452



DECISIONE (UE) 2021/1443 DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA**del 26 agosto 2021****che nomina i capi delle unità operative cui è delegata l'adozione di decisioni sui modelli interni e sulla proroga di termini (BCE/2021/40)**

IL COMITATO ESECUTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto lo statuto del Sistema europeo di banche centrali e della Banca centrale europea, in particolare l'articolo 11.6,

vista la decisione (UE) 2017/933 della Banca centrale europea, del 16 novembre 2016, su un quadro generale per la delega di poteri decisionali inerenti a strumenti giuridici relativi a compiti di vigilanza (BCE/2016/40) ⁽¹⁾, in particolare gli articoli 4 e 5,

vista la decisione (UE) 2021/1442 della Banca centrale europea, del 3 agosto 2021, sulla delega del potere di adottare decisioni relative ai modelli interni e relative alla proroga di termini (BCE/2021/38) ⁽²⁾, in particolare l'articolo 3,

vista la decisione BCE/2004/2 della Banca centrale europea, del 19 febbraio 2004, che adotta il regolamento interno della Banca centrale europea ⁽³⁾, in particolare l'articolo 10,

considerando quanto segue:

- (1) Per far fronte al numero considerevole di decisioni che la Banca centrale europea (BCE) è tenuta ad adottare per adempiere ai propri compiti di vigilanza, è necessario istituire una procedura per l'adozione di specifiche decisioni delegate.
- (2) Una decisione di delega diviene efficace al momento dell'adozione da parte del Comitato esecutivo di una decisione che nomina uno o più capi di unità operative delegando loro l'assunzione di decisioni sulla base di una decisione di delega.
- (3) Nella nomina dei capi di unità operative il Comitato esecutivo dovrebbe tenere conto dell'importanza della decisione di delega e del numero dei destinatari a cui è necessario notificare le decisioni delegate.
- (4) L'articolo 10, paragrafo 1, della decisione BCE/2004/2 della Banca centrale europea stabilisce che la decisione in merito al numero, al nome e alle rispettive competenze di ciascuna delle unità operative della BCE spetta al Comitato esecutivo.
- (5) Il Presidente del Consiglio di vigilanza è stato consultato in merito ai capi delle unità operative ai quali dovrebbe essere delegato il potere di adottare decisioni sui modelli interni e sulla proroga di termini,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

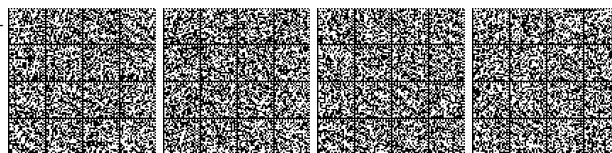
*Articolo 1***Definizioni**

Ai fini della presente decisione si applicano le definizioni di cui all'articolo 1 della decisione (UE) 2021/1442 (BCE/2021/38).

⁽¹⁾ GU L 141 dell'1.6.2017, pag. 14.

⁽²⁾ Cfr. pag. 22 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽³⁾ GU L 80 del 18.3.2004, pag. 33.



Articolo 2

Delega delle decisioni sui modelli interni e sulla proroga di termini

1. Le decisioni delegate ai sensi dell'articolo 3 della decisione (UE) 2021/1442 (BCE/2021/38), ad eccezione delle decisioni relative alla proroga del termine massimo per il perfezionamento della prevista acquisizione fissato nelle decisioni sulle partecipazioni qualificate così come definite all'articolo 1, punto 3), della decisione (UE) 2019/1376 (BCE/2019/23) ⁽⁴⁾, sono adottate da uno dei seguenti capi delle unità operative:

- a) il direttore generale o un vicedirettore generale della Direzione Generale Banche sistemiche e internazionali, qualora la vigilanza del soggetto o del gruppo vigilato interessato sia condotta dalla Direzione Generale Banche sistemiche e internazionali;
- b) il direttore generale o un vicedirettore generale della Direzione Generale Banche universali e intermediari diversificati, qualora la vigilanza del soggetto o del gruppo vigilato interessato sia condotta dalla Direzione Generale Banche universali e intermediari diversificati;
- c) il direttore generale o un vicedirettore generale della Direzione Generale Intermediari specializzati ed enti meno significativi, qualora la vigilanza del soggetto o del gruppo vigilato interessato sia condotta dalla Direzione Generale Intermediari specializzati ed enti meno significativi.

2. Le decisioni delegate ai sensi dell'articolo 3 della decisione (UE) 2021/1442 (BCE/2021/38) concernenti la proroga del termine massimo per il perfezionamento della prevista acquisizione che coinvolgono soggetti vigilati significativi come definiti all'articolo 2, punto 16), del regolamento (UE) n. 468/2014 della Banca centrale europea (BCE/2014/17) ⁽⁵⁾ sono adottate dal direttore generale o dal vice direttore generale della Direzione Generale Governance e operazioni dell'MVU, ovvero, se questi non sono disponibili, dal capo della Divisione Autorizzazioni, e da uno dei seguenti capi di unità operativa:

- a) il direttore generale o un vicedirettore generale della Direzione Generale Banche sistemiche e internazionali, qualora la vigilanza del soggetto o del gruppo vigilato interessato sia condotta dalla Direzione Generale Banche sistemiche e internazionali;
- b) il direttore generale o un vicedirettore generale della Direzione Generale Banche universali e intermediari diversificati, qualora la vigilanza del soggetto o del gruppo vigilato interessato sia condotta dalla Direzione Generale Banche universali e intermediari diversificati;
- c) il direttore generale o un vicedirettore generale della Direzione Generale Intermediari specializzati ed enti meno significativi, qualora la vigilanza del soggetto o del gruppo vigilato interessato sia condotta dalla Direzione Generale Intermediari specializzati ed enti meno significativi.

Se una decisione delegata ai sensi degli articoli 3 e 4 della decisione (UE) 2019/1376 (BCE/2019/23) coinvolge più di un soggetto vigilato significativo, il soggetto vigilato interessato è costituito dal soggetto o dal gruppo vigilato nel quale viene acquisita la partecipazione qualificata.

3. Le decisioni delegate ai sensi dell'articolo 3 della decisione (UE) 2021/1442 (BCE/2021/38) concernenti la proroga del termine massimo per il perfezionamento della prevista acquisizione che non coinvolgono soggetti vigilati significativi sono adottate dal direttore generale o dal vicedirettore generale della Direzione Generale Governance e operazioni dell'MVU, ovvero, se questi non sono disponibili, dal Capo della Divisione Autorizzazioni.

Articolo 3

Entrata in vigore

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

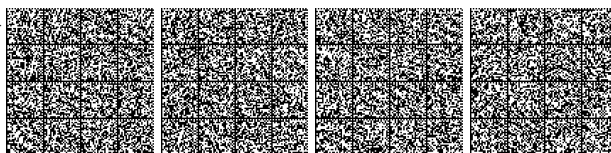
Fatto a Francoforte sul Meno, il 26 agosto 2021.

La presidente della BCE

Christine LAGARDE

⁽⁴⁾ Decisione (UE) 2019/1376 della Banca centrale europea, del 23 luglio 2019, sulla delega del potere di adottare decisioni concernenti il rilascio del passaporto, l'acquisizione di partecipazioni qualificate e la revoca di autorizzazioni degli enti creditizi (BCE/2019/23) (GU L 224 del 28.8.2019, pag. 1).

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) n. 468/2014 della Banca centrale europea, del 16 aprile 2014, che istituisce il quadro di cooperazione nell'ambito del Meccanismo di vigilanza unico tra la Banca centrale europea e le autorità nazionali competenti e con le autorità nazionali designate (Regolamento quadro sull'MVU) (BCE/2014/17) (GU L 141 del 14.5.2014, pag. 1).



RETTIFICHE

Rettifica del regolamento delegato (UE) 2019/934 della Commissione, del 12 marzo 2019, che integra il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le zone viticole in cui il titolo alcolometrico può essere aumentato, le pratiche enologiche autorizzate e le restrizioni applicabili in materia di produzione e conservazione dei prodotti vitivinicoli, la percentuale minima di alcole per i sottoprodotti e la loro eliminazione, nonché la pubblicazione delle schede dell'OIV

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 149 del 7 giugno 2019)

Pagina 36, allegato I, parte C, punto 1, lettera b),

anziché: «b) 18 mg/l per i vini bianchi e rosati o»,

leggasi: «b) 18 milliequivalenti/l per i vini bianchi e rosati o».

(Regolamento (UE) pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana - 2ª Serie speciale Unione europea - n. 61 dell'8 agosto 2020)

21CE2454

Rettifica del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 334 del 31 dicembre 2018)

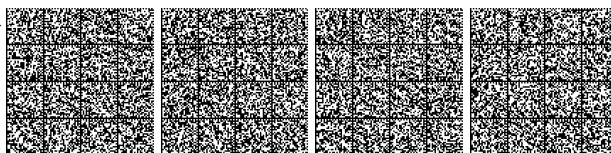
Pagina 25, articolo 47, paragrafo 2, lettera a),

anziché: «le emissioni annuali medie di quell'impianto riportate nelle comunicazioni sulle emissioni verificate nel periodo di scambio immediatamente precedente il periodo di scambio in corso non erano inferiori a 25 000 tonnellate di CO₂ l'anno, al lordo del CO₂ trasferito ma al netto del CO_{2(e)} proveniente dalla biomassa;»,

leggasi: «le emissioni annuali medie di quell'impianto riportate nelle comunicazioni sulle emissioni verificate nel periodo di scambio immediatamente precedente il periodo di scambio in corso erano inferiori a 25 000 tonnellate di CO₂ l'anno, al lordo del CO₂ trasferito ma al netto del CO_{2(e)} proveniente dalla biomassa;».

(Regolamento (UE) pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana - 2ª Serie speciale Unione europea - n. 17 del 28 febbraio 2019)

21CE2455



Rettifica del regolamento (UE) 2020/1683 della Commissione, del 12 novembre 2020, che modifica gli allegati II e III del regolamento (CE) n. 1223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui prodotti cosmetici

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 379 del 13 novembre 2020)

Pagina 36, allegato, punto 1 che aggiunge le voci 1642, 1643 e 1644 nell'allegato II del regolamento (CE) n. 1223/2009, nota sotto la tabella, seconda frase,

anziché: «Dal 3 giugno 2022 non sono immesse sul mercato dell'Unione le tinture per capelli e per ciglia contenenti tali sostanze.»,

leggasi: «Dal 3 giugno 2022 non sono messe a disposizione sul mercato dell'Unione le tinture per capelli e per ciglia contenenti tali sostanze.».

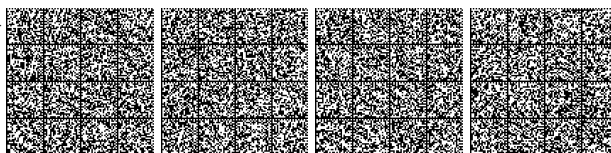
(Regolamento (UE) pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana - 2ª Serie speciale Unione europea - n. 5 del 18 gennaio 2021)

21CE2456

LAURA ALESSANDRELLI, *redattore*

DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2021-GUE-086) Roma, 2021 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.



MODALITÀ PER LA VENDITA

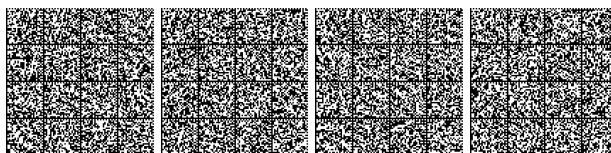
La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- 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**

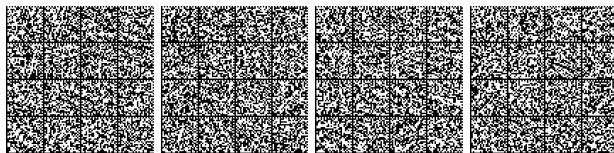
L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

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



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 1ª 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 2ª 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 3ª Serie Speciale 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 4ª 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, ed ai 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

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

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.

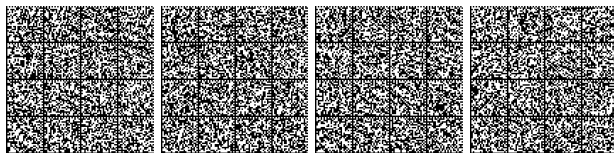
N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

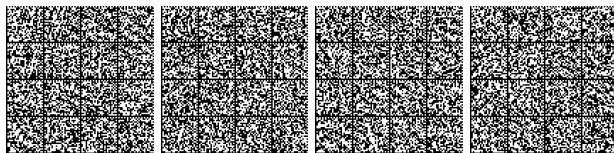
* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.

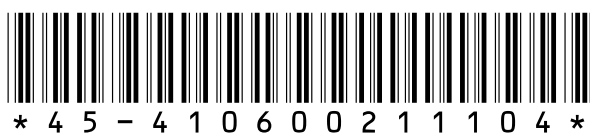


pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca



pagina bianca pagina bianca pagina bianca pagina bianca





€ 14,00

