

Diario Oficial

de la Unión Europea

C 278



Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

53° año

15 de octubre de 2010

Número de información

Sumario

Página

I *Resoluciones, recomendaciones y dictámenes*

DICTÁMENES

Banco Central Europeo

2010/C 278/01

Dictamen del Banco Central Europeo, de 5 de octubre de 2010, acerca de dos propuestas de reglamentos relativos al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro (CON/2010/72)

1

II *Comunicaciones*

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

Comisión Europea

2010/C 278/02

No oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates) ⁽¹⁾

5

ES

Precio:
3 EUR

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

(continúa al dorso)

IV Información

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

Comisión Europea

2010/C 278/03	Tipo de cambio del euro	6
2010/C 278/04	Dictamen del Comité Consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes en su reunión, de 15 de abril de 2010, en relación con un proyecto de Decisión relativa al asunto COMP/39.317 — E.ON Gas — Ponente: Polonia	7
2010/C 278/05	Informe final del Consejero Auditor en el asunto COMP/39.317 — E.ON Gas	8
2010/C 278/06	Resumen de la Decisión de la Comisión, de 4 de mayo de 2010, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la UE y el artículo 54 del Acuerdo EEE (Asunto COMP/39.317 — E.ON Gas) [notificada con el número C(2010) 2863 final] ⁽¹⁾	9
2010/C 278/07	Dictamen del Comité Consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes emitido en su reunión, de 9 de julio de 2010, en relación con un proyecto de decisión relativa al asunto COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) — Ponente: Austria	11
2010/C 278/08	Informe final del Consejero Auditor en el asunto COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)	12
2010/C 278/09	Resumen de la Decisión de la Comisión, de 14 de julio de 2010, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la UE y el artículo 53 del Acuerdo EEE [Asunto COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)] [notificada con el número C(2010) 4738] ⁽¹⁾	14
2010/C 278/10	Nombramiento de un consejero auditor	16

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

2010/C 278/11	Comunicación de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad — Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público ⁽¹⁾	17
---------------	--	----



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

(véase la página 3 de cubierta)

I

(Resoluciones, recomendaciones y dictámenes)

DICTÁMENES

BANCO CENTRAL EUROPEO

DICTAMEN DEL BANCO CENTRAL EUROPEO

de 5 de octubre de 2010

acerca de dos propuestas de reglamentos relativos al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro**(CON/2010/72)**

(2010/C 278/01)

Introducción y fundamento jurídico

El 6 de septiembre de 2010 el Banco Central Europeo (BCE) recibió del Parlamento Europeo una solicitud de dictamen acerca de una propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro ⁽¹⁾ (en adelante el «reglamento propuesto»). El 20 de septiembre de 2010 el BCE recibió también del Consejo de la Unión Europea una solicitud de dictamen sobre el reglamento propuesto. El 27 de septiembre de 2010 el BCE recibió del Consejo de la Unión Europea una solicitud de dictamen acerca de una propuesta de reglamento del Consejo sobre la ampliación del ámbito de aplicación del reglamento (UE) n° xx/yy del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al transporte profesional transfronterizo por carretera de fondos en euros entre los Estados miembros de la zona del euro ⁽²⁾ (en adelante, el «reglamento de ampliación propuesto») (en adelante denominados conjuntamente los «reglamentos propuestos»).

La competencia consultiva del BCE se basa en el apartado 4 del artículo 127 y el apartado 5 del artículo 282 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, pues los reglamentos propuestos contienen disposiciones sobre el transporte transfronterizo de billetes en euros y el Consejo de Gobierno del BCE tiene el derecho exclusivo de autorizar su emisión. De acuerdo con la primera frase del artículo 17.5 del Reglamento interno del Banco Central Europeo, el presente dictamen ha sido adoptado por el Consejo de Gobierno.

Observaciones generales

Los reglamentos propuestos maximizarán los beneficios del acceso remoto a los servicios de caja de los bancos centrales nacionales liberalizando todo lo posible la circulación y el transporte de los billetes y monedas en euros entre los Estados miembros de la zona del euro, lo cual es importante puesto que dichos billetes y monedas son los únicos de curso legal en la zona del euro ⁽³⁾.

El concepto de curso legal es también particularmente importante en relación con el uso de sistemas inteligentes de neutralización de billetes tal como se definen en el reglamento propuesto. El BCE, en tanto que autoridad con derecho exclusivo de autorizar la emisión de billetes en euros de curso legal, advierte que los billetes en euros «neutralizados» siguen siendo de curso legal y que ello ha sido aceptado por la Comisión ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ COM(2010) 377 final.

⁽²⁾ COM(2010) 376 final.

⁽³⁾ Véase la tercera frase del apartado 1 del artículo 128 del Tratado.

⁽⁴⁾ Recomendación de la Comisión de 22 de marzo de 2010 sobre el alcance y los efectos del curso legal de los billetes y monedas en euros (DO L 83 de 30.3.2010, p. 70).

En lo que respecta al reglamento de ampliación propuesto referido a los Estados miembros no pertenecientes a la zona del euro, el BCE apoya la continuación de la práctica establecida anteriormente a la entrada en vigor del Tratado ⁽¹⁾. Más concretamente, todas las disposiciones del reglamento propuesto deberían ser también aplicables en tales Estados miembros. Los Estados miembros no pertenecientes a la zona del euro no pueden ser «Estados miembros de origen» ni «Estados miembros de acogida» en el sentido del reglamento propuesto. Con todo, deberían poder ser considerados «Estados miembros transitados». De no ser así, los Estados miembros de la zona del euro a los que solo pueda accederse por carreteras que pasan por Estados miembros no pertenecientes a la zona del euro sufrirían una discriminación injustificada.

En el anexo del presente dictamen figuran las propuestas de redacción específicas, acompañadas de explicaciones, correspondientes a las recomendaciones del BCE encaminadas a modificar los reglamentos propuestos.

Hecho en Fráncfort del Meno, el 5 de octubre de 2010.

El presidente del BCE
Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Véase el Dictamen del BCE CON/2006/35 de 5 de julio de 2006, solicitado por el Consejo de la Unión Europea, acerca de dos propuestas de decisión del Consejo sobre el programa de acción en materia de intercambios, asistencia y formación para la protección del euro contra la falsificación de moneda (programa «Pericles»), (DO C 163 de 14.7.2006, p. 7).

ANEXO

Propuestas de redacción

Texto que propone la Comisión	Modificaciones que propone el BCE ⁽¹⁾
1ª modificación	
Letra f) del artículo 1 del reglamento propuesto	
«f) Por “Estado miembro transitado” se entiende el Estado o Estados miembros participantes, distintos del Estado miembro de origen de la empresa, que debe atravesar el vehículo de transporte de fondos para llegar al Estado o Estados miembros de acogida o para regresar al Estado miembro de origen.»	«f) Por “Estado miembro transitado” se entiende el Estado o Estados miembros participantes , distintos del Estado miembro de origen de la empresa, que debe atravesar el vehículo de transporte de fondos para llegar al Estado o Estados miembros de acogida o para regresar al Estado miembro de origen.»

Explicación

Aunque resulta claro que el Estado miembro de origen y el Estado miembro de acogida han de ser Estados miembros participantes, es posible que un vehículo de transporte de fondos tenga que atravesar también el territorio de un Estado miembro no participante a fin de llegar a un Estado miembro de acogida. No cabe pensar que la intención de la Comisión sea excluir del ámbito de aplicación del reglamento propuesto a Estados miembros participantes rodeados de Estados miembros no participantes.

De conformidad con el apartado 1 del artículo 6 del reglamento propuesto, la legislación del Estado miembro transitado debe respetarse siempre.

2ª modificación

Apartados 1 y 2 del artículo 2 del reglamento propuesto

«1. Las operaciones de transporte de billetes y monedas en euros que se lleven a cabo entre bancos centrales o fábricas de moneda de Estados miembros participantes, y por cuenta de ellos, y vayan escoltadas por la policía o las fuerzas armadas quedarán excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento.	«1. Las operaciones de transporte de billetes y monedas en euros que:
2. Las operaciones de transporte de monedas de euro exclusivamente, que se lleven a cabo entre bancos centrales o fábricas de moneda de Estados miembros participantes, y por cuenta de ellos, y vayan escoltadas por la policía, las fuerzas armadas o por personal de empresas privadas de seguridad en vehículos independientes quedarán excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento.»	(a) se lleven a cabo por cuenta de bancos centrales nacionales y entre ellos, o entre fábricas de moneda de Estados miembros participantes y los bancos centrales nacionales pertinentes, y
	(b) vayan escoltadas por la policía o las fuerzas armadas quedarán excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento.
	2. Las operaciones de transporte de monedas de euro exclusivamente, que:
	(a) se lleven a cabo por cuenta de bancos centrales nacionales y entre ellos, o entre fábricas de moneda de Estados miembros participantes y los bancos centrales nacionales pertinentes, y
	(b) vayan escoltadas por la policía, las fuerzas armadas o por personal de empresas privadas de seguridad en vehículos independientes
	quedarán excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento».

Explicación

Aunque el término «banco central nacional» se introduce en el considerando 1 del reglamento propuesto, no se ha empleado en estas disposiciones. Además, el transporte de billetes o monedas en euros entre un banco central nacional y una fábrica de moneda se realiza siempre por cuenta del BCN que los haya solicitado.

3ª modificación

Artículo 1 del reglamento de ampliación propuesto

«El Reglamento (CE) xx/yy del Consejo se aplicará al territorio de los Estados miembros que todavía no hayan adoptado el euro a partir de la fecha de la decisión del Consejo, adoptada de conformidad con el artículo 140, apartado 2, del Tratado, por la que se suprime la excepción relativa a su participación en el euro.»	«El ámbito de aplicación del Reglamento (CE) xx/yy del Consejo se aplicará al territorio de ampliará a los Estados miembros que todavía cuya moneda no sea hayan adoptado el euro.
	A efectos interpretativos , a partir de la fecha de la decisión del Consejo, adoptada de conformidad con el artículo 140, apartado 2, del Tratado, por la que se suprime la excepción de un Estado miembro relativa a su participación en el euro, el Estado miembro en cuestión podrá ser también un “Estado miembro de acogida” en el sentido de la definición del Reglamento (CE) xx/yy del Consejo. »

Texto que propone la Comisión	Modificaciones que propone el BCE ⁽¹⁾
<i>Explicación</i>	
<i>Aunque resulta claro que el Estado miembro de origen y el Estado miembro de acogida han de ser Estados miembros participantes, es posible que un vehículo de transporte de fondos tenga que transitar también por el territorio de un Estado miembro no participante a fin de llegar a un Estado miembro de acogida. No cabe pensar que la intención de la Comisión sea excluir del ámbito de aplicación del reglamento propuesto a Estados miembros participantes rodeados de Estados miembros no participantes.</i>	
<i>En el período comprendido entre la derogación de la excepción de un Estado miembro y la introducción del euro en él, debe permitirse que dicho Estado sea un «Estado miembro de acogida».</i>	
⁽¹⁾ El texto en negrita indica las novedades que propone el BCE. El texto tachado es lo que el BCE propone suprimir.	

II

(Comunicaciones)

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

No oposición a una concentración notificada**(Asunto COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2010/C 278/02)

El 28 de septiembre de 2010, la Comisión decidió no oponerse a la concentración notificada que se cita en el encabezamiento y declararla compatible con el mercado común. Esta decisión se basa en el artículo 6, apartado 1, letra b) del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo. El texto íntegro de la decisión solo está disponible en inglés y se hará público una vez que se elimine cualquier secreto comercial que pueda contener. Estará disponible:

- en la sección de concentraciones del sitio web de competencia de la Comisión (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Este sitio web permite localizar las decisiones sobre concentraciones mediante criterios de búsqueda tales como el nombre de la empresa, el número de asunto, la fecha o el sector de actividad,
 - en formato electrónico en el sitio web EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) con el número de documento 32010M5951. EUR-Lex da acceso al Derecho comunitario en línea.
-

IV

(Información)

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y
ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

Tipo de cambio del euro ⁽¹⁾

14 de octubre de 2010

(2010/C 278/03)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio
USD	dólar estadounidense 1,4101	AUD	dólar australiano 1,4145
JPY	yen japonés 114,43	CAD	dólar canadiense 1,4088
DKK	corona danesa 7,4571	HKD	dólar de Hong Kong 10,9419
GBP	libra esterlina 0,87920	NZD	dólar neozelandés 1,8538
SEK	corona sueca 9,2340	SGD	dólar de Singapur 1,8248
CHF	franco suizo 1,3386	KRW	won de Corea del Sur 1 564,26
ISK	corona islandesa	ZAR	rand sudafricano 9,5642
NOK	corona noruega 8,0695	CNY	yuan renminbi 9,3783
BGN	lev búlgaro 1,9558	HRK	kuna croata 7,3275
CZK	corona checa 24,440	IDR	rupia indonesia 12 574,79
EEK	corona estonia 15,6466	MYR	ringgit malayo 4,3473
HUF	forint húngaro 273,63	PHP	peso filipino 60,944
LTL	litas lituana 3,4528	RUB	rublo ruso 42,3188
LVL	lats letón 0,7095	THB	baht tailandés 42,014
PLN	zloty polaco 3,9077	BRL	real brasileño 2,3213
RON	leu rumano 4,2799	MXN	peso mexicano 17,4022
TRY	lira turca 1,9762	INR	rupia india 62,2140

⁽¹⁾ Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

Dictamen del Comité Consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes en su reunión, de 15 de abril de 2010, en relación con un proyecto de Decisión relativa al asunto COMP/39.317 — E.ON Gas

Ponente: Polonia

(2010/C 278/04)

1. El Comité Consultivo comparte la preocupación expresada por la Comisión en su proyecto de Decisión comunicado al Comité Consultivo el 26 de marzo de 2010 con arreglo al artículo 102 del Tratado y al artículo 54 del Acuerdo EEE.
 2. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que puede darse el procedimiento por concluido mediante una Decisión adoptada con arreglo al artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1/2003.
 3. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que los compromisos ofrecidos por E.ON AG son adecuados, necesarios y proporcionados.
 4. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que, vistos los compromisos propuestos por E.ON AG, ya no hay motivos para la intervención de la Comisión, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1/2003.
 5. El Comité Consultivo recomienda la publicación de su dictamen en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
-

Informe final del Consejero Auditor ⁽¹⁾ en el asunto COMP/39.317 — E.ON Gas

(2010/C 278/05)

El proyecto de Decisión presentado a la Comisión se refiere a un presunto abuso de posición dominante con arreglo al artículo 102 del TFEU por parte de la empresa energética alemana E.ON AG y sus filiales E.ON Ruhrgas AG y E.ON Gastransport GmbH (en lo sucesivo, denominadas colectivamente, «E.ON»). El proyecto expresa la preocupación de que E.ON pudiera haber denegado reservas a largo plazo en el sistema de transporte de gas de E.ON. La empresa se reservó para sí una gran parte de las capacidades de entrada firme disponibles en su red de transporte de gas. Estas prácticas pueden llevar a excluir a competidores que intenten transportar y vender gas a clientes conectados a la red E.ON, restringiendo así la competencia en los mercados descendentes de suministro de gas.

La Comisión incoó el procedimiento para tener en cuenta una Decisión con arreglo al capítulo III del Reglamento (CE) n° 1/2003 ⁽²⁾ y el 22 de diciembre de 2009 adoptó el análisis preliminar contemplado en el artículo 9, apartado 1. Conversaciones posteriores con los servicios de la Comisión llevaron a E.ON a presentar compromisos en enero de 2010. En virtud de dichos compromisos, E.ON fundamentalmente garantiza una importante liberación inmediata de capacidades de entrada tanto para gas de alto poder calorífico («clase H») como de bajo poder calorífico («clase L») así como la reducción a largo plazo de sus reservas de capacidad en ambas redes de gas para el 1 de octubre de 2015 como máximo. A este respecto, E.ON ha aceptado comercializar las capacidades liberadas inicialmente durante los dos primeros años y posteriormente durante el tiempo restante del compromiso. Además, E.ON se ha comprometido a liberar una cantidad proporcional de capacidades de salida adyacentes a los puntos de entrada en los que haya escasez de tales capacidades y cuando disponga al mismo tiempo de importantes reservas de salida.

El 22 de enero de 2010, la Comisión publicó una Comunicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, de conformidad con el artículo 27, apartado 4, en la que resumía las dudas y los compromisos e invitaba a los terceros interesados a presentar sus observaciones en el plazo de un mes a partir de su publicación. Se recibieron en total 20 respuestas de los interesados, fundamentalmente competidores, asociaciones de proveedores de gas y clientes, así como reguladores nacionales.

La Comisión informó a E.ON del resultado de la prueba de mercado. La empresa reaccionó a las dudas expresadas y presentó una propuesta revisada de compromisos el 24 de marzo de 2010.

La Comisión ha llegado a la conclusión de que, habida cuenta de los últimos compromisos, y sin perjuicio del artículo 9, apartado 2, debe darse por concluido el procedimiento.

E.ON ha declarado a la Comisión que había recibido suficiente acceso a la información que consideraba necesaria para proponer compromisos con el fin de disipar las dudas expresadas por la Comisión.

Ni E.ON ni ningún tercero han planteado preguntas ni presentado observaciones adicionales al Consejero Auditor en relación con el asunto en cuestión.

Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, considero que en el presente asunto se han respetado los derechos de las partes a ser oídas.

Bruselas, el 16 de abril de 2010.

Michael ALBERS

⁽¹⁾ De conformidad con los artículos 15 y 16 de la Decisión de la Comisión (2001/462/CE, CECA) de 23 de mayo de 2001 relativa al mandato de los consejeros auditores en determinados procedimientos de competencia — DO L 162 de 19.6.2001, p. 21.

⁽²⁾ En lo sucesivo, todos los artículos citados se refieren al Reglamento (CE) n° 1/2003.

Resumen de la Decisión de la Comisión**de 4 de mayo de 2010****relativa a un procedimiento en virtud del artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la UE y el artículo 54 del Acuerdo EEE****(Asunto COMP/39.317 — E.ON Gas)***[notificada con el número C(2010) 2863 final]***(El texto en lengua alemana es el único auténtico)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2010/C 278/06)

El 4 de mayo de 2010, la Comisión adoptó una Decisión relativa a un procedimiento con arreglo al artículo 102 del TFUE. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo ⁽¹⁾, la Comisión publica por el presente resumen los nombres de las partes y el contenido fundamental de la Decisión, incluidas las sanciones impuestas, teniendo en cuenta el interés legítimo de las empresas en que no se revelen sus secretos comerciales. Una versión no confidencial de la Decisión está disponible en el sitio internet de la Dirección General de Competencia en la siguiente dirección:

<http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/cases/index/>

- (1) La Decisión en anexo se refiere a E.ON AG, Alemania, sus filiales E.ON Ruhrgas AG y E.ON Gastransport GmbH así como a las filiales controladas por ellas (conjuntamente «E.ON»). La adopción de la Decisión hará vinculantes los compromisos que E.ON ha ofrecido para solucionar los problemas de competencia puestos de manifiesto por las investigaciones de la Comisión en los mercados del gas alemanes.
- (2) A la Comisión le preocupaba que, al impedir el acceso a la capacidades de entrada en su red de transporte de gas, E.ON pudiera haber abusado de su posición dominante en los mercados de transporte de gas en su red de gas de bajo poder calorífico y en el ámbito de mercado de gas de alto poder calorífico NetConnect Germany, de conformidad con el artículo 102 TFUE.
- (3) Esto podría haberse producido mediante reservas a largo plazo en la red de transporte de gas de E.ON que excluyeran a los competidores del acceso a dicha red. E.ON reservó una gran parte de las capacidades de entrada firme y libremente asignables disponibles en su red de transporte, lo que, según el análisis preliminar, podría haber impedido a los competidores transportar gas en la red de E.ON y a los clientes conectados a esa red. Por consiguiente, E.ON podría haber restringido la competencia en los mercados descendentes de suministro de gas.
- (4) E.ON ofreció compromisos a la Comisión para resolver los problemas planteados por la Comisión en materia de competencia. En una primera fase, E.ON propuso liberar para octubre de 2010 un volumen de 17,8 GWh/h de capacidades de entrada firme y libremente asignables en su red de transporte de gas. En una segunda fase, E.ON volverá a reducir su cuota global de reservas de capacidad de entrada firme y libremente asignable en el mercado de gas de alto valor calorífico (NetConnect Germany) hasta el 50 % para octubre de 2015 y en la red de bajo valor calorífico hasta el 64 % para octubre de 2015. E.ON puede alcanzar estos umbrales devolviendo capacidades al gestor de la red de transporte, tomando medidas que incrementen la capacidad de la red correspondiente o mediante colaboraciones en el ámbito de mercado que incrementen el volumen total de capacidades en la correspondiente red de E.ON. E.ON se compromete a no sobrepasar estos umbrales hasta 2025.
- (5) Los compromisos definitivos son suficientes para disipar las dudas iniciales de la Comisión, sin por ello ser desproporcionados. Los compromisos definitivos son *adecuados* para disipar las dudas iniciales de la Comisión expresadas en el análisis preliminar. La reducción de las cuotas de E.ON de la capacidad de entrada firme y libremente asignable y la duración de estos compromisos garantizarán que los competidores y los nuevos proveedores puedan ser activos de manera rápida y permanente en los mercados descendentes de suministro de gas. Los compromisos definitivos ofrecidos por E.ON son también *necesarios* ya que no existen medidas alternativas para resolver los problemas manifestados por la Comisión que sean tan efectivas como la liberación de capacidad propuesta. De hecho, la exclusión del acceso a la necesaria infraestructura de mercado solo puede solucionarse con una liberación de capacidad de transporte. Los compromisos definitivos son, habida cuenta de la elevada cuota de mercado de E.ON de capacidad de entrada en los mercados de referencia y dada la larga duración de las reservas, también necesarios en su alcance. Y no menos importante, habida cuenta del gran número de clientes conectados a la red de transporte de gas de E.ON y del considerable daño potencial para dichos clientes, los compromisos definitivos deben considerarse adecuados y *proporcionados*.
- (6) Habida cuenta de los compromisos ofrecidos, no existen ya motivos para que intervenga la Comisión y, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1/2003, procede poner fin al procedimiento en cuestión.

⁽¹⁾ DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

- (7) El 15 de abril de 2010, fue consultado el Comité Consultivo en materia de Prácticas Restrictivas y Posiciones Dominantes, que emitió un dictamen favorable. El 16 de abril de 2010, el Consejero Auditor presentó su informe final.
-

Dictamen del Comité Consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes emitido en su reunión de 9 de julio de 2010 en relación con un proyecto de decisión relativa al Asunto COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

Ponente: Austria

(2010/C 278/07)

1. El Comité Consultivo comparte la preocupación expresada por la Comisión en su proyecto de Decisión comunicado al Comité Consultivo el 25 de junio de 2010 con arreglo al artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y al artículo 53 del Acuerdo EEE.
 2. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que puede darse el procedimiento por concluido mediante una Decisión adoptada con arreglo al artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1/2003.
 3. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que los compromisos ofrecidos por British Airways, American Airlines e Iberia son adecuados, necesarios y proporcionados.
 4. El Comité Consultivo coincide con la Comisión en que, habida cuenta de los compromisos ofrecidos por British Airways, American Airlines e Iberia, ya no hay motivos para la intervención de la Comisión, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1/2003.
 5. El Comité Consultivo pide a la Comisión que tome en consideración cualquier otra observación formulada durante el debate.
 6. El Comité Consultivo recomienda la publicación de su dictamen en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
-

Informe final del Consejero Auditor ⁽¹⁾ en el asunto COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)

(2010/C 278/08)

1. Antecedentes

El asunto se refiere a British Airways Plc. («BA»), American Airlines Inc. («AA») e Iberia Líneas Aéreas de España, SA («IB»), (en lo sucesivo, denominados colectivamente como «las Partes»).

En junio de 2008, las Partes anunciaron su intención de crear una empresa en participación con ingresos compartidos que cubriría todos sus servicios de transporte aéreo de pasajeros en rutas transatlánticas. El acuerdo prevé una cooperación extensa entre las partes en esas rutas, que incluye fijación de precios, coordinación de la capacidad y programación e ingresos compartidos. En relación con la cooperación anunciada, el 25 de julio de 2008 la Comisión abrió una investigación de oficio. Virgin Atlantic presentó una denuncia formal sobre este asunto el 30 de enero de 2009.

El proyecto de Decisión presentado a la Comisión se refiere a problemas de competencia con arreglo al artículo 101 del TFEU que plantea el acuerdo celebrado por BA, AA e IB.

2. Procedimiento escrito

La Comisión incoó el procedimiento de investigación formal y, basándose en su investigación, adoptó un pliego de cargos el 29 de septiembre de 2009. Se dio acceso a las Partes al expediente y se organizó una sala de datos para que pudieran ver todos los datos econométricos utilizados en el pliego de cargos.

Todas las partes han solicitado una ampliación del plazo en el que tienen que presentar sus respuestas al pliego de cargos. Accedí a estas peticiones y todas las partes habían presentado sus respuestas dentro de plazo el 9 de diciembre de 2009.

A lo largo del procedimiento, admití a cuatro interesados, a los que se facilitó una versión no confidencial del pliego de cargos y fueron invitados por la Comisión a que formularan sus observaciones.

Al no haberse solicitado, no se organizó una audiencia.

En sus respuestas, las Partes rechazaron que el acuerdo planteara problemas de competencia pero posteriormente entablaron conversaciones con los servicios de la Comisión sobre posibles compromisos para solucionar los problemas expresados en el pliego de cargos.

El 25 de enero de 2010, la Comisión lanzó una prueba de mercado informal de los primeros compromisos ofrecidos por las Partes enviando solicitudes de información a 11 terceros, es decir, las otras diez compañías aéreas y el coordinador de franjas horarias del aeropuerto londinense de Heathrow. Los compromisos propuestos se referían a las seis rutas restantes que planteaban problemas: Londres–Dallas, Londres–Boston, Londres–Miami, Londres–Chicago, Londres–Nueva York y Madrid–Miami. Estos compromisos incluyen soluciones para las franjas horarias, consistentes en arrendamientos en cuatro de estas rutas así como en acuerdos especiales de prorrateo (acuerdos de «alimentación»), acuerdos de interlínea («combinación de tarifas») y programas de fidelidad en todas las rutas. La duración prevista de los compromisos propuestos es de diez años.

Todos los destinatarios de la prueba de mercado informal presentaron sus respuestas, de las que las partes recibieron una versión no confidencial. A la vista de las respuestas recibidas, BA, AA e IB ofrecieron compromisos revisados el 26 de febrero de 2010.

El 10 de marzo de 2010, la Comisión publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* una Comunicación, de conformidad con el artículo 27, apartado 4 ⁽²⁾, en la que se resumía el asunto y los compromisos y se invitaba a los terceros interesados a presentar sus observaciones sobre esta comunicación en el plazo de un mes a partir de su publicación. Se recibió un total de cinco respuestas, principalmente de otras líneas aéreas y asociaciones de agencias de viaje.

⁽¹⁾ De conformidad con los artículos 15 y 16 de la Decisión de la Comisión 2001/462/CE, CECA, de 23 de mayo de 2001, relativa al mandato de los consejeros auditores en determinados procedimientos de competencia — DO L 162 de 19.6.2001, p. 21.

⁽²⁾ En lo sucesivo, todos los artículos citados se refieren al Reglamento (CE) n° 1/2003.

La Comisión informó a las Partes del resultado de la prueba de mercado, a raíz de lo cual, las Partes presentaron otros compromisos.

De conformidad con el artículo 7, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 773/2004, el 18 de mayo de 2010 la Comisión informó a Virgin Atlantic de su punto de vista preliminar, según el cual, en el caso de que los compromisos ofrecidos por las Partes se hicieran vinculantes con arreglo al artículo 9 del Reglamento (CE) n° 1/2003, la Unión Europea no tendría un grado suficiente de interés para seguir investigando la presunta infracción. El 15 de junio de 2010, Virgin presentó nuevas observaciones.

El 25 de junio de 2010, las Partes introdujeron otro cambio en los compromisos anteriormente propuestos a la Comisión.

Ahora la Comisión ha llegado a la conclusión de que, habida cuenta de los compromisos definitivos, y sin perjuicio del artículo 9, apartado 2, debe darse por concluido el procedimiento.

Las Partes han declarado a la Comisión que cada una de ellas ha recibido suficiente acceso a la información que consideraba necesaria para proponer compromisos con el fin de disipar las inquietudes expresadas por la Comisión.

Ni las Partes ni ningún tercero han planteado preguntas ni presentado observaciones adicionales al Consejero Auditor en relación con el asunto en cuestión.

Habida cuenta de lo anterior, y teniendo presente que todavía no se ha decidido si desestimar la denuncia, considero que se han respetado los derechos de las partes a ser oídas.

Bruselas, 12 de julio de 2010.

Michael ALBERS

Resumen de la Decisión de la Comisión**de 14 de julio de 2010****relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la UE y el artículo 53 del Acuerdo EEE****[Asunto COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)]***[notificada con el número C(2010) 4738]***(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)****(Texto pertinente a efectos del EEE)****(2010/C 278/09)**

El 14 de julio de 2010, la Comisión adoptó una Decisión relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFEU»). Con arreglo a lo previsto en el artículo 30 del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo ⁽¹⁾, la Comisión publica los nombres de las partes y el contenido principal de la Decisión, teniendo en cuenta el interés legítimo de las empresas por que no se revelen sus secretos comerciales.

(1) El asunto se refiere a los acuerdos entre British Airways Plc. (en lo sucesivo, «BA»), American Airlines Inc. (en lo sucesivo, «AA») e Iberia Líneas Aéreas de España S.A. (en lo sucesivo, «IB») para establecer una empresa en participación con ingresos compartidos que cubriría todos sus servicios de transporte aéreo de pasajeros en las rutas entre Europa y América del Norte (en lo sucesivo, «rutas transatlánticas»). Los acuerdos prevén una cooperación extensa entre las partes en las rutas transatlánticas que incluye fijación de precios, coordinación de la capacidad y programación e ingresos compartidos.

1. Objeciones preliminares en materia de competencia

(2) El 8 de abril de 2009, la Comisión incoó un procedimiento contra BA, AA e IB de conformidad con el artículo 2 del Reglamento (CE) n° 773/2004 ⁽²⁾ con vistas a la adopción de una decisión con arreglo al capítulo III del Reglamento (CE) n° 1/2003.

(3) En un pliego de cargos de 29 de septiembre de 2009, contemplado en el artículo 27 del Reglamento (CE) n° 1/2003 y en el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 773/2004, la Comisión adoptó el punto de vista preliminar de que los acuerdos de las partes restringirían la competencia en rutas transatlánticas específicas. Tras tomar en cuenta la respuesta de las partes al pliego de cargos y otros elementos nuevos, la Comisión mantuvo sus objeciones iniciales en relación con seis rutas transatlánticas: Londres–Dallas [mercados de gama alta ⁽³⁾ y mercado básico ⁽⁴⁾], Londres–Boston (mercados de gama alta y básico), Londres–Miami (mercados de gama alta y básico), Londres–Chicago (mercado de gama alta), Londres–Nueva York (mercado de gama alta) y Madrid–Miami (mercado de gama alta).

(4) La Comisión consideró provisionalmente que surgirían efectos contrarios a la competencia reales o potenciales debido a la restricción de la competencia entre las partes en las citadas rutas. En esas rutas, la posición de las partes era particularmente fuerte y había grandes obstáculos a la entrada o expansión: en particular, escasez de franjas horarias en horas punta en los aeropuertos londinenses de Heathrow/Gatwick y neoyorquinos de Newark/JFK, ventaja de las frecuencias de las partes, acceso limitado al tráfico de conexión y la fortaleza de las partes en cuanto a los programas de fidelidad, contratos de sociedad y mercadotecnia. Los acuerdos eliminarían la competencia entre BA, AA e IB, que los competidores no podrían reproducir en las rutas en cuestión.

(5) Además, la Comisión concluyó provisionalmente que también era probable que surgieran efectos contrarios a la competencia debidos a la restricción de competencia entre las partes y terceros. Así, en las rutas Londres–Chicago y Londres–Miami, los acuerdos producirían efectos contrarios a la competencia reales o potenciales al restringir las partes el acceso de sus competidores al tráfico de conexión, de vital importancia para las operaciones en estas rutas transatlánticas.

2. Decisión de compromisos

(6) BA, AA e IB propusieron compromisos para despejar las objeciones iniciales de la Comisión en materia de competencia.

(7) El 10 de marzo de 2010 se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* un anuncio, de conformidad con el artículo 27, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1/2003, en el que se resumía el asunto y los compromisos y se invitaba a los terceros interesados a presentar sus observaciones sobre dichos compromisos. El 15 de abril de 2010, la Comisión informó a las partes de las observaciones formuladas por terceros. El 12 de mayo de 2010 y, por

⁽¹⁾ DO L 1 de 4.1.2003, p. 1.

⁽²⁾ DO L 123 de 27.4.2004, p. 18.

⁽³⁾ Comprende los servicios de transporte aéreo de pasajeros en todas las clases de cabina y tarifas excepto los de clase económica con restricciones (es decir, como mínimo los servicios en Primera y en Clase Preferente).

⁽⁴⁾ Comprende los servicios de transporte aéreo de pasajeros en clase económica con restricciones.

- último, el 25 de junio de 2010, las partes presentaron compromisos modificados, revisados a la luz de las observaciones formuladas por terceros.
- (8) Por Decisión de 14 de julio de 2010, con arreglo al artículo 9 del Reglamento (CE) n° 1/2003, la Comisión declaró los compromisos vinculantes para BA, AA e IB. Los principales compromisos pueden resumirse como sigue:
- (9) En primer lugar, las partes propusieron poner a disposición franjas horarias en Londres Heathrow o Londres Gatwick —a elección del competidor— con el fin de permitir a los competidores operar hasta 21 frecuencias directas adicionales semanales entre Londres–Nueva York, 14 entre Londres–Boston, siete entre Londres–Dallas y 14 entre Londres–Miami. En la ruta Londres–Nueva York, las partes también se ofrecieron a facilitar al competidor las correspondientes autorizaciones de operación en el aeropuerto JFK de Nueva York.
- (10) En segundo lugar, las partes ofrecieron suscribir acuerdos de combinación de tarifas con los competidores en las rutas en cuestión. Estos acuerdos establecen la posibilidad de que las compañías interesadas y las agencias de viajes ofrezcan un viaje de vuelta que comprenda un servicio directo transatlántico prestado por esa compañía interesada y un servicio directo en el otro sentido prestado por las partes.
- (11) En tercer lugar, las partes ofrecieron suscribir acuerdos especiales de prorrateo con los competidores en las rutas en cuestión. Estos acuerdos permiten a las compañías interesadas obtener condiciones favorables de las partes para transportar pasajeros en conexión en vuelos de las partes en rutas de corta distancia en Europa y América del Norte (y otros países seleccionados) con el fin de «alimentar» sus propios servicios transatlánticos en las rutas en cuestión.
- (12) En cuarto lugar, las partes ofrecieron abrir sus programas de fidelidad en las rutas en cuestión a los competidores que pongan en marcha o amplíen un servicio en la ruta, si no disponen ya de un programa semejante propio.
- (13) En quinto lugar, las partes ofrecieron informar regularmente a la Comisión sobre la cooperación entre las partes.
- (14) La Decisión considera que, habida cuenta de los compromisos vinculantes para BA, AA e IB, ya no hay motivos para la intervención de la Comisión. La Decisión será vinculante durante un periodo total de diez años a partir de su fecha de adopción.
- (15) El Comité Consultivo en materia de Prácticas Restrictivas y Posiciones Dominantes emitió un dictamen favorable el 9 de julio de 2010. El 12 de julio de 2010, el Consejero Auditor presentó su informe final.
-

Nombramiento de un consejero auditor

(2010/C 278/10)

El 8 de septiembre de 2010, la Comisión nombró al Sr. Wouter WILS para el puesto de Consejero auditor, de conformidad con el artículo 1 de la Decisión de la Comisión, de 23 de mayo de 2001, relativa al mandato de los Consejeros auditores en determinados procedimientos de competencia (DO L 162 de 19.6.2001, p. 21).

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

Comunicación de la Comisión con arreglo al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad

Licitación para la explotación de servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2010/C 278/11)

Estado miembro	Francia
Ruta afectada	Aurillac-París (Orly)
Período de validez del contrato	1 de junio de 2011-31 de mayo de 2015
Plazo de presentación de solicitudes y ofertas	— para las solicitudes (1ª etapa): 29 de noviembre de 2010, (17.30 h, hora local) — para las ofertas (2ª etapa) 10 de enero de 2011, (17.30 h, hora local)
Dirección de la que puede obtenerse el texto de la convocatoria y cualquier otra información o documentación relacionada con la licitación y con la obligación de servicio público	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE Mlle Thai-Duc Anh-Thu Servicio de Transportes Tel. +33 0471462249 Fax +33 0471465982 E-mail: servicetransports@cg15.fr

V

(Anuncios)

PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

COMISIÓN EUROPEA

CONVOCATORIA DE PROPUESTAS — EACEA/32/10

Tempus IV — Reforma de la educación superior a través de la cooperación universitaria internacional

(2010/C 278/12)

1. Objetivos y descripción

La cuarta fase del programa Tempus abarca el período 2007-2013.

El objetivo global del Programa será ayudar a facilitar la cooperación en el ámbito de la educación superior entre los Estados miembros de la Unión Europea (UE) y los países socios de su entorno. En particular, el programa contribuirá a promover la convergencia voluntaria con la evolución de la UE en el ámbito de la educación superior derivada de la Estrategia Europa 2020, del marco estratégico para la cooperación europea en el ámbito de la educación y la formación (ET 2020) y del proceso de Bolonia.

El objetivo de esta convocatoria de propuestas consiste en promover la cooperación multilateral entre instituciones, autoridades y organizaciones de educación superior de los Estados miembros de la UE y de los países socios y se centra en la reforma y la modernización de la educación superior.

La Agencia Ejecutiva en el Ámbito Educativo, Audiovisual y Cultural (en adelante «la Agencia»), actúa por delegación de la Comisión Europea (en adelante «la Comisión») y es responsable de la gestión de la presente convocatoria de propuestas.

2. Candidatos admisibles

Para poder optar a la concesión de una subvención, los solicitantes deberán ser personas jurídicas («entidades jurídicas») establecidas legalmente durante más de cinco años en la UE o en los países socios de Tempus.

Los solicitantes de proyectos conjuntos deberán ser instituciones de educación superior reconocidas por el Estado, públicas o privadas, asociaciones, organizaciones o redes de instituciones de educación superior dedicadas a la promoción, mejora y reforma de la educación superior.

Los solicitantes de medidas estructurales deberán ser personas jurídicas tal y como se estipula anteriormente para los proyectos conjuntos, u organizaciones nacionales o internacionales de rectores, profesores o estudiantes.

En el programa Tempus pueden participar una gran variedad de instituciones y organizaciones, desde instituciones y organizaciones de enseñanza superior a instituciones y organizaciones no académicas, como organizaciones no gubernamentales, empresas, industrias y autoridades públicas.

Estas instituciones y organizaciones deberán tener su sede en uno de los siguientes grupos de países admisibles:

- los veintisiete Estados miembros de la Unión Europea,
- cuatro países de la región de los Balcanes Occidentales: Albania, Bosnia y Herzegovina, Montenegro, Serbia así como Kosovo ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Bajo el auspicio de Naciones Unidas, en virtud de la resolución 1244 de 10 de junio de 1999 del Consejo de Seguridad de la ONU.

- diecisiete países de las zonas de vecindad meridional y oriental de la Unión Europea: Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Libia, Marruecos, territorios palestinos, Siria, Túnez, Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Georgia, Moldavia, la Federación de Rusia y Ucrania,
- cinco Repúblicas de Asia Central: Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán.

3. Actividades admisibles y duración

Los dos instrumentos principales de cooperación en el marco de la presente convocatoria Tempus son:

- proyectos conjuntos: se trata de proyectos que adoptan un enfoque ascendente y que están encaminados a la modernización y la reforma a nivel institucional (universidades). Los proyectos conjuntos tienen como objetivo la transferencia de conocimientos entre universidades, organizaciones e instituciones de la UE y de los países socios, así como entre entidades de los países socios, cuando proceda,
- medidas estructurales: proyectos que aspiran a contribuir al desarrollo y la reforma de los sistemas de educación superior de los países asociados, potenciar su calidad y pertinencia e incrementar su grado de convergencia voluntaria con la evolución a nivel de la UE. Las medidas estructurales se concretarán en intervenciones destinadas a apoyar la reforma estructural de los sistemas de educación superior y la elaboración del marco estratégico a nivel nacional.

Por la presente convocatoria, los proyectos nacionales y en los que participan varios países podrán financiarse:

Los proyectos nacionales deben observar las prioridades nacionales que se establezcan en el marco de un estrecho diálogo entre las delegaciones de la Unión Europea y las autoridades competentes de los países socios.

- Para los proyectos nacionales, las propuestas deberán presentarlas agrupaciones de instituciones que incluyan:
 - al menos tres instituciones de enseñanza superior de un país socio (en el caso de Montenegro y Kosovo, debido al reducido tamaño del sector de la enseñanza superior, bastará con una universidad),
 - al menos tres instituciones de enseñanza superior de la UE, cada una procedente de un Estado miembro diferente de la UE.

Los proyectos en los que participen varios países deben observar las prioridades regionales basadas en la política de la UE en materia de cooperación con las regiones de los países socios tal y como se han señalado en sus documentos estratégicos relativos a los países vecinos ⁽¹⁾, los países en fase de preadhesión a la UE ⁽²⁾ y los de Asia Central ⁽³⁾, y que son comunes a todos los países socios dentro de una región específica o abordan una prioridad nacional común a cada uno de los países socios participantes.

- Para los proyectos en los que participan varios países, las propuestas deberán presentarse por grupos de instituciones que incluyan:
 - al menos dos instituciones de enseñanza superior, de cada uno de los países socios participantes (mínimo dos países socios) involucrados en la propuesta (a excepción de Kosovo y Montenegro, en cuyo caso el requisito es una institución de enseñanza superior de cada uno),
 - al menos tres instituciones de enseñanza superior, cada una procedente de un diferente Estado miembro de la UE.

En el caso de las medidas estructurales, se requiere una condición adicional: El Ministerio o Ministerios responsables de Educación (Superior) del país o países socios deberán participar en calidad de socios.

La duración máxima de los proyectos será de veinticuatro o treinta y seis meses. Se espera que el período de admisibilidad de los gastos se inicie el 15 de octubre de 2011.

⁽¹⁾ El Reglamento (CE) n° 1638/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de octubre de 2006 por el que se establecen las disposiciones generales relativas a la creación de un Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_l310_en.pdf Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación, Programa Interregional del IEVA, Documento de Estrategia 2007-2013 y el Programa Indicativo 2007-2010; http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf

⁽²⁾ El Reglamento (CE) n° 1085/2006 de 17 de julio de 2006 por el que se establece un Instrumento de Preadhesión (IPA); http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_210/l_21020060731en00820093.pdf Instrumento de Preadhesión (IPA), Documento de Planificación Indicativa Plurianual (MIPD), 2008-2010, multi-beneficiarios; MIPD (2008-2010), referencia C(2008) 3585 de 17 de julio de 2008 http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc

⁽³⁾ UE y Asia Central: Estrategia para una nueva asociación; Consejo de la UE, 31 de mayo de 2007, 10113/07 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf

4. Criterios de adjudicación

Las solicitudes admisibles de proyectos conjuntos y medidas estructurales serán evaluadas por expertos externos independientes con arreglo a los siguientes criterios de adjudicación:

- la claridad y coherencia de los objetivos del proyecto; relevancia de los mismos para las reformas de la enseñanza superior (Estrategia Europa 2020, marco estratégico para la cooperación europea en el ámbito de la educación y la formación (ET 2020) y proceso de Bolonia) en la institución o el sistema del país socio y demostración de las repercusiones del proyecto sobre dichas reformas (25 % de la puntuación total),
- la calidad de la asociación: capacidad, especialización reconocida y competencias necesarias para llevar a efecto todos los aspectos del programa de trabajo, distribución adecuada de tareas, comunicación y cooperación efectivas. (20 % de la puntuación total),
- la calidad del contenido del proyecto y de la metodología aplicada incluidas, entre otras, la idoneidad de los resultados de los proyectos y las actividades relacionadas en consonancia con la finalidad del proyecto y sus objetivos específicos, la capacidad demostrada de planificación lógica y correcta (matriz del marco lógico y plan de trabajo), el control de calidad previsto y el seguimiento y gestión del proyecto (indicadores y criterios de referencia) (25 % de la puntuación total),
- la sostenibilidad o repercusión duradera del proyecto en las instituciones, los grupos destinatarios y el sistema de enseñanza superior, incluida la difusión y aprovechamiento de las actividades y los resultados del proyecto (15 % de la puntuación total),
- el presupuesto y la rentabilidad, incluida la planificación del personal respetando las tarifas diarias de los salarios, la adquisición de equipos apropiados, el uso eficiente de los períodos de movilidad, la distribución apropiada de los recursos, y la viabilidad de la acción con el presupuesto indicado (15 % de la puntuación total).

5. Presupuesto e importes de la subvención

La dotación que a título indicativo se concederá para la cofinanciación de los proyectos contemplados en la presente convocatoria asciende a 48,7 millones EUR.

La ayuda financiera de la Unión Europea no podrá exceder del 90 % del total de los costes admisibles. Se necesitará una cofinanciación de un mínimo del 10 % del coste total admisible.

La subvención mínima tanto para los proyectos conjuntos como para las medidas estructurales será de 500 000 EUR. La subvención máxima será de 1 500 000 EUR. Para los proyectos nacionales, en el caso de Kosovo y Montenegro, la subvención mínima para ambos tipos de proyectos se fija en 300 000 EUR.

6. Presentación de propuestas y plazo

Las solicitudes de subvención deberán redactarse en inglés, francés o alemán utilizando el formulario electrónico destinado específicamente a este fin, que estará disponible en el sitio web de la Agencia: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Los formularios de solicitudes electrónicas para los proyectos conjuntos y las medidas estructurales deberán cumplimentarse debidamente y se enviarán a más tardar el 15 de febrero de 2011 a las 12:00, hora de Bruselas.

La presentación electrónica se considerará el original de referencia. No obstante, con el fin de proporcionar garantías tanto a los solicitantes como a la Agencia, y para presentar la información adicional necesaria, se enviará por correo postal a la Agencia una copia completa del formulario electrónico remitido junto con los documentos adicionales (véase Directrices de solicitud) antes del 15 de febrero de 2011 (fecha del matase-llos) a la siguiente dirección:

Education, Audiovisual and Culture Executive Agency
Tempus & Bilateral Cooperation with Industrialised Countries
Call for Proposals EACEA/32/10
Office: BOUR 2/17
Avenue du Bourget 1
1140 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

No se aceptarán las solicitudes enviadas por fax o por correo electrónico.

7. Información adicional

Las solicitudes deberán cumplir las disposiciones recogidas en la Guía para los candidatos — Convocatoria de propuestas EACEA/32/10, presentarse en el formulario de solicitud previsto a tal efecto y contener los anexos pertinentes. Los documentos citados pueden consultarse en la siguiente dirección en Internet:

<http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

Convocatoria de manifestaciones de interés en relación con el Programa Operativo ESPON 2013

(2010/C 278/13)

En el marco del Programa ESPON 2013, el 23 de noviembre de 2010 se publicará una convocatoria de manifestaciones de interés relativa al «Knowledge Support System» (KSS).

Para más información, consulte con regularidad el sitio <http://www.espon.eu>

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

COMISIÓN EUROPEA

Notificación previa de una operación de concentración

(Asunto COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH)

Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2010/C 278/14)

1. El 1 de octubre de 2010, la Comisión recibió la notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo ⁽¹⁾, y siguiendo un proceso de remisión conforme a su artículo 4, apartado 5, de un proyecto de concentración por el cual Alstom Holdings (en lo sucesivo «Alstom», Francia), los Ferrocarriles Rusos (en lo sucesivo «RZD», Rusia) y Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited y Mafrido Trading Limited (en lo sucesivo, juntas «las Empresas Chipriotas») adquieren el control conjunto, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento comunitario de concentraciones, de CJSC Transmasholding (en lo sucesivo, «TMH», Rusia) mediante la adquisición de acciones.

2. Las actividades comerciales de las empresas en cuestión son las siguientes:

- Alstom: grupo de empresas que operan a nivel mundial principalmente en la fabricación de equipos y prestación de servicios para la producción y transmisión de electricidad y el transporte por ferrocarril,
- RZD: compañía de ferrocarril rusa estatal y operador ferroviario en Rusia y algunos Estados de la CEI,
- Empresas Chipriotas: sociedades de inversión financiera cuyas actividades se limitan a la posesión indirecta de acciones de TMH,
- TMH: sociedad holding que se dedica a la fabricación de locomotoras y equipos de ferrocarril sobre todo en Rusia y algunos Estados del EEE.

3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento comunitario de concentraciones. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto. En virtud de la Comunicación de la Comisión sobre el procedimiento simplificado para tramitar determinadas concentraciones en virtud del Reglamento comunitario de concentraciones ⁽²⁾, este asunto podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado establecido en dicha Comunicación.

4. La Comisión invita a los interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre el proyecto de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación. Podrán enviarse por fax (+32 22964301), por correo electrónico a COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o por correo, con indicación del número de referencia COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH, a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Concentraciones
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Reglamento comunitario de concentraciones»).

⁽²⁾ DO C 56 de 5.3.2005, p. 32 («Comunicación sobre el procedimiento simplificado»).

OTROS ACTOS

COMISIÓN EUROPEA

Publicación de la solicitud de reconocimiento de un término tradicional prevista en el artículo 33 del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión

(2010/C 278/15)

De acuerdo con el artículo 33 del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión ⁽¹⁾, toda solicitud de reconocimiento de un término tradicional debe publicarse en el Diario Oficial, serie C, con el fin de informar a terceras partes de la existencia de dicha solicitud, a efectos de una posible oposición al reconocimiento y a la protección del término tradicional objeto de la solicitud.

PUBLICACIÓN DE UNA SOLICITUD DE RECONOCIMIENTO DE UN TÉRMINO TRADICIONAL DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 33 DEL REGLAMENTO (CE) Nº 607/2009 DE LA COMISIÓN

Fecha de recepción 22.6.2010

Número de páginas 18

Lengua de la solicitud Inglés

Número de expediente TDT-US-N0023

Solicitante: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Denominación: SUR LIE

— Término tradicional en virtud del artículo 118 *duovicies*, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) nº 1234/2007.

Lengua:

— Artículo 31, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión.

Lista de denominaciones de origen o indicaciones geográficas protegidas en cuestión:

— Denominaciones de origen protegidas.

Categorías de productos vitícolas:

— Vino, vino espumoso [anexo XI *ter* del Reglamento (CE) nº 1234/2007 del Consejo].

Definición:

— Práctica de envejecimiento del vino en las lías tras la fermentación primaria.

⁽¹⁾ DO L 193 de 24.7.2009, p. 60.

Publicación de la solicitud de reconocimiento de un término tradicional prevista en el artículo 33 del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión

(2010/C 278/16)

De acuerdo con el artículo 33 del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión ⁽¹⁾, toda solicitud de reconocimiento de un término tradicional debe publicarse en el *Diario Oficial*, serie C, con el fin de informar a terceras partes de la existencia de dicha solicitud, a efectos de una posible oposición al reconocimiento y a la protección del término tradicional objeto de la solicitud.

PUBLICACIÓN DE UNA SOLICITUD DE RECONOCIMIENTO DE UN TÉRMINO TRADICIONAL DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 33 DEL REGLAMENTO (CE) Nº 607/2009 DE LA COMISIÓN

Fecha de recepción 22.6.2010

Número de páginas 16

Lengua de la solicitud Inglés

Número de expediente TDT-US-N0024

Solicitante: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Denominación: TAWNY

— Término tradicional en virtud del artículo 118 *duovicies*, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) nº 1234/2007.

Lengua:

— Artículo 31, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión.

Lista de denominaciones de origen o indicaciones geográficas protegidas en cuestión:

— Denominaciones de origen protegidas.

Categorías de productos vitícolas:

— Vino de licor [anexo XI *ter* del Reglamento (CE) nº 1234/2007 del Consejo].

Definición:

— La denominación «Tawny» designa un tipo de vino alcoholizado de los Estados Unidos que es envejecido antes de ser embotellado. En el momento del embotellado, el vino presenta un tono dorado rojizo o «tawny» (leonado). Los vinos deben reflejar las características de un envejecimiento esmerado que muestre notas de fruta «madura» antes que de fruta «fresca». No obstante, muchos muestran las características de «fruta» fresca bien conseguidas de vinos más jóvenes. Habitualmente se mezclan varias añadas. El vino puede envejecer en barricas de roble y alcanza la edad óptima antes de la venta. La alcoholización del vino debe realizarse con aguardiente de uva.

⁽¹⁾ DO L 193 de 24.7.2009, p. 60.

Publicación de la solicitud de reconocimiento de un término tradicional prevista en el artículo 33 del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión

(2010/C 278/17)

De acuerdo con el artículo 33 del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión ⁽¹⁾, toda solicitud de reconocimiento de un término tradicional debe publicarse en el Diario Oficial, serie C, con el fin de informar a terceras partes de la existencia de dicha solicitud, a efectos de una posible oposición al reconocimiento y a la protección del término tradicional objeto de la solicitud.

PUBLICACIÓN DE UNA SOLICITUD DE RECONOCIMIENTO DE UN TÉRMINO TRADICIONAL DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 33 DEL REGLAMENTO (CE) Nº 607/2009 DE LA COMISIÓN

Fecha de recepción 22.6.2010

Número de páginas 16

Lengua de la solicitud Inglés

Número de expediente TDT-US-N0025

Solicitante: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Denominación: VINTAGE

— Término tradicional en virtud del artículo 118 *duovicies*, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) nº 1234/2007.

Lengua:

— Artículo 31, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión.

Lista de denominaciones de origen o indicaciones geográficas protegidas en cuestión:

— Denominaciones de origen protegidas.

Categorías de productos vitícolas:

— Vino, vino de licor [anexo XI *ter* del Reglamento (CE) nº 1234/2007 del Consejo].

Definición:

— La denominación «Vintage», utilizada aisladamente o integrada en una mención descriptiva como «Vintage Character», designa un tipo de vino de los Estados Unidos que se elabora en un 85 % con uva de una única añada. La añada debe figurar en la etiqueta. Cuando se aplica a un vino alcoholizado de los Estados Unidos, el vino también se caracteriza, generalmente, por una maduración en botella durante un período relativamente largo y es, en general, de color profundo, cuerpo intenso y suave. Normalmente, estos vinos alcoholizados de los Estados Unidos también pueden mejorar con el envejecimiento o su estancia en bodega. La alcoholización del vino debe realizarse con aguardiente de uva.

⁽¹⁾ DO L 193 de 24.7.2009, p. 60.

Publicación de la solicitud de reconocimiento de un término tradicional prevista en el artículo 33 del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión

(2010/C 278/18)

De acuerdo con el artículo 33 del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión ⁽¹⁾, toda solicitud de reconocimiento de un término tradicional debe publicarse en el Diario Oficial, serie C, con el fin de informar a terceras partes de la existencia de dicha solicitud, a efectos de una posible oposición al reconocimiento y a la protección del término tradicional objeto de la solicitud.

PUBLICACIÓN DE UNA SOLICITUD DE RECONOCIMIENTO DE UN TÉRMINO TRADICIONAL DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 33 DEL REGLAMENTO (CE) Nº 607/2009 DE LA COMISIÓN

Fecha de recepción 22.6.2010

Número de páginas 15

Lengua de la solicitud Inglés

Número de expediente TDT-US-N0026

Solicitante: Wine America
1212 New York Avenue, Suite 425
Washington, DC 20005
UNITED STATES OF AMERICA

California Export Association
425 Market St., Suite 1000
San Francisco, CA 94105
UNITED STATES OF AMERICA

Denominación: VINTAGE CHARACTER

— Término tradicional en virtud del artículo 118 *duovicies*, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) nº 1234/2007

Lengua:

— Artículo 31, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) nº 607/2009 de la Comisión

Lista de denominaciones de origen o indicaciones geográficas protegidas en cuestión:

— Denominaciones de origen protegidas

Categorías de productos vitícolas:

— Vino, vino de licor [anexo XI *ter* del Reglamento (CE) nº 1234/2007 del Consejo]

Definición:

— La denominación «Vintage», utilizada aisladamente o integrada en una mención descriptiva como «Vintage Character», designa un tipo de vino de los Estados Unidos que se elabora en un 85 % con uva de una única añada. La añada debe figurar en la etiqueta. Cuando se aplica a un vino alcoholizado de los Estados Unidos, el vino también se caracteriza, generalmente, por una maduración en botella durante un período relativamente largo y es, en general, de color profundo, cuerpo intenso y suave. Normalmente, estos vinos alcoholizados de los Estados Unidos también pueden mejorar con el envejecimiento o su estancia en bodega. La alcoholización del vino debe realizarse con aguardiente de uva.

⁽¹⁾ DO L 193 de 24.7.2009, p. 60.

AYUDA ESTATAL — REPÚBLICA ITALIANA**Ayuda estatal C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl****Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2010/C 278/19)

Por carta de 20 de julio de 2010, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a la República Italiana su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del TFUE en relación con la medida antes citada.

Los interesados podrán presentar sus observaciones sobre la medida respecto de la cual la Comisión ha incoado el procedimiento en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Ayudas Estatales
Despacho: J-70, 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Dichas observaciones serán comunicadas a la República Italiana. Los interesados que presenten observaciones podrán solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada de forma confidencial.

I. PROCEDIMIENTO

El 26 de mayo de 2009, las autoridades italianas notificaron, de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), la financiación pública parcial de la construcción de una terminal intermodal (ferrocarril-carretera) en la provincia de Trento.

II. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA RESPECTO DE LA CUAL LA COMISIÓN INCOA EL PROCEDIMIENTO

La medida notificada se refiere a la financiación pública parcial de la construcción de una terminal intermodal en la zona industrial de Lavis, principalmente para el transporte por ferrocarril de combustibles líquidos. El principal objetivo de la medida es fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril en la Provincia de Trento mediante la creación de una red de ferrocarril adecuada. La medida pretende también que el medio ambiente se beneficie de la transferencia de los camiones de la carretera al ferrocarril.

Se concluyó un acuerdo marco entre la Provincia Autónoma de Trento, la Rete Ferroviaria Italiana SpA, el municipio de Lavis, PO Trasporti Srl y Firmin Srl, en el que se fijaban las obligaciones de cada una de las partes para la construcción de la terminal. Los trabajos de construcción se iniciaron en 2003 y la terminal empezó a funcionar en 2009.

Las autoridades italianas querían cubrir con financiación pública parte de los costes de inversión de Firmin Srl. La empresa trabaja en el mercado de distribución de productos líquidos del petróleo para uso como carburante para automóviles o combustible para calefacción. La empresa se dedica también a

la instalación y mantenimiento de instalaciones y equipos para distribución de combustible a terceros y presta servicios de asistencia para obtener autorizaciones y licencias.

III. EVALUACIÓN

La Comisión ha decidido incoar el procedimiento de investigación formal de conformidad con el artículo 108, apartado 2, del TFUE respecto a la medida notificada.

Hasta la fecha las autoridades italianas no han ofrecido suficientes argumentos para llegar a la conclusión de que la ayuda en cuestión tiene efecto incentivador.

Las autoridades italianas consideran que las obras se iniciaron el 29 de abril de 2003 y que Firmin presentó la solicitud de financiación del proyecto antes de que empezara cualquier trabajo. Además, las autoridades italianas consideran que cuando empezaron las obras ya se habían celebrado conversaciones sobre la posible financiación pública entre el beneficiario y las autoridades públicas. Las autoridades italianas mencionan también que los contratos celebrados por el beneficiario con el banco para cubrir los costes de la inversión citan la posibilidad de que Firmin reciba la ayuda y regule el procedimiento de devolución del préstamo en caso de que se reciba esa ayuda pública. Sin embargo, como esta disposición no establece indicaciones claras respecto al compromiso previo de la Provincia de conceder tal ayuda, ni una disposición explícita que suponga que de hecho el banco no habría concedido el préstamo en ausencia de la ayuda, la Comisión considera en esta fase que la afirmación de las autoridades italianas de que la ayuda tenía un efecto incentivador no puede considerarse convincente.

Además, las autoridades italianas no han presentado información suficiente para establecer el importe de la ayuda que se va a conceder realmente a Firmin. En particular, la Comisión no puede excluir en esta fase que las inversiones efectuadas por la Rete Ferroviaria Italiana SpA y la Provincia misma de acuerdo con el Acuerdo Marco incluyan elementos de ayuda a Firmin. Las autoridades italianas no justificaron que el principio del inversor en una economía de mercado pueda aplicarse en el presente caso. A falta de esta información la Comisión no puede evaluar el importe de la ayuda y su intensidad.

TEXTO DE LA CARTA

«La Commissione desidera informare l'Italia che, dopo aver esaminato le informazioni trasmesse dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) ⁽¹⁾.

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con notifica elettronica del 26 maggio 2009 le autorità italiane, a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), hanno notificato il finanziamento pubblico parziale della costruzione di un terminal intermodale (ferrovia/strada) nella provincia di Trento. La notifica è stata protocollata con il numero N 315/09.
- (2) La Commissione ha chiesto ulteriori informazioni in merito alla misura notificata, precisamente: il 29 giugno 2009, l'11 settembre 2009, il 9 novembre 2009, il 28 gennaio 2010, il 12 marzo 2010 e il 20 maggio 2010. Le autorità italiane hanno trasmesso le informazioni richieste il 29 luglio 2009, il 15 ottobre 2009, il 15 dicembre 2009, il 24 febbraio 2010, il 23 marzo 2010 e il 29 giugno 2010.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

2.1. Obiettivo

- (3) L'obiettivo principale della misura è incoraggiare il trasporto ferroviario di merci nella provincia di Trento mediante la realizzazione di un'adeguata rete ferroviaria. La misura intende anche ottenere benefici ambientali derivanti dal trasferimento del traffico merci dal trasporto stradale a quello ferroviario.

2.2. Descrizione dettagliata della misura

- (4) Gli investimenti riguardano la costruzione di un terminal intermodale nella zona industriale di Lavis, destinato principalmente al trasporto ferroviario di carburanti liquidi. Il progetto intende collegare la stazione ferroviaria di Lavis a un deposito fiscale situato nella zona industriale della regione. I lavori di costruzione comprendevano:

a) un binario di raccordo alla rete ferroviaria nazionale; e

⁽¹⁾ A decorrere dal 1° dicembre 2009, gli articoli 73, 87 e 88 del trattato CE diventano, rispettivamente, gli articoli 93, 107 e 108 del TFUE, ma non cambiano nella sostanza. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 93, 107 e 108 del TFUE si intendono fatti, ove opportuno, agli articoli 73, 87 e 88 del trattato CE.

b) tre binari tronchi, di cui due attrezzati con alti standard di sicurezza e dedicati allo scarico di prodotti petroliferi. Il terzo binario ferroviario può essere utilizzato per operazioni di carico e scarico di tutte le alte merci.

- (5) La Provincia autonoma di Trento, Rete Ferroviaria Italiana SpA, il Comune di Lavis, le società PO Trasporti Srl e Firmin Srl (di seguito "il beneficiario" o "Firmin") hanno stipulato un accordo quadro che stabilisce gli obblighi assunti dalle parti per la costruzione del terminal.

- (6) Rete Ferroviaria Italiana SpA si impegna a:

a) mettere a disposizione a titolo gratuito per nove anni, rinnovabili, l'area di sua proprietà occorrente, in aggiunta a quella privata, per formare la sede del binario di raccordo;

b) realizzare gli impianti necessari alla gestione in sicurezza dell'ingresso ed uscita dei treni dalla linea, compresi 400 metri circa di elettrificazione del binario di adduzione al piazzale raccordato.

- (7) I costi totali relativi agli investimenti sostenuti da Rete Ferroviaria Italiana SpA ammontavano a 380 000 EUR.

- (8) Secondo l'accordo quadro, la Provincia si impegna a progettare e a realizzare:

a) un binario di collegamento tra la linea ferroviaria e l'area di proprietà di Firmin;

b) tre binari tronchi;

c) una recinzione e i cancelli di entrata e di uscita;

d) la pavimentazione per l'area dei due binari tronchi destinati allo scarico di prodotti petroliferi, con relativi scarichi da posizionare fino al depuratore (che Firmin provvederà a costruire a proprie spese);

e) la pavimentazione per l'intera area ad est del terzo binario, idonea a sopportare i sovraccarichi delle gru gommate usate per il trasferimento di contenitori da 40 tonnellate e da posizionare vicino al depuratore (che Firmin provvederà a costruire a proprie spese), il tutto per rendere disponibile il piazzale, oltre che per le tratte per gli oli minerali, anche per ulteriori trasporti ferroviari di merci di aziende insediate in zona Lavis;

f) le canalizzazioni per passare i cavi elettrici su disegno di Firmin (che li acquisterà e li metterà in opera a sue spese);

g) le canalizzazioni per l'impianto antincendio su disegno di Firmin (tubazioni ed idranti e messa in opera a sue spese).

- (9) Il Comune di Lavis si impegna principalmente ad assicurare la conformità dell'opera con il proprio strumento di programmazione territoriale.
- (10) Secondo l'accordo quadro, Firmin si impegna principalmente a:
- acquistare il terreno e a metterlo gratuitamente a disposizione della Provincia;
 - sottoscrivere con la Provincia un atto costitutivo di un diritto di superficie sul terreno in questione per la durata di anni 40 senza corresponsione di alcuna indennità;
 - convenire ogni anno con la Provincia il volume del traffico sia per il carico/scarico dei carri merce, che per il trasbordo, attraverso area fiscale, dei prodotti petroliferi, applicando una tariffa concordata, annualmente con la stessa Provincia;
 - costruire gli impianti e ad acquisire e installare le attrezzature necessarie:
 - sala pompe;
 - tubazioni per trasferire i prodotti petroliferi dalla sala pompe ai serbatoi del deposito della società PO Trasporti Srl;
 - tubazioni, valvole, manichette e quanto necessario per lo scarico dei prodotti petroliferi dalle ferro cisterne sino alla sala pompe e per gestire lo scalo ferroviario;
 - fari di illuminazione di tutto il piazzale raccordato, comprese le telecamere per il monitoraggio dell'intera area sia di notte che di giorno;
 - i necessari impianti di depurazione;
 - impianto antincendio sull'intero scalo;
 - in caso di dismissione degli impianti di cui alla convenzione al termine della durata quarantennale del diritto di superficie, ad eseguire a propria cura e spese gli interventi di bonifica o comunque le opere idonee a consentire un utilizzo ed una funzionalità delle aree interessate;
 - gestire e mantenere a proprie spese lo scalo per un periodo di 40 anni.
- (11) PO Trasporti Srl ⁽²⁾ possiede il deposito fiscale di cui al precedente punto 4. In base all'accordo quadro, essa si impegna ad assicurare e a mantenere per almeno 40 anni un'adeguata capacità di deposito per prodotti petroliferi per riscaldamento, pari a 1 000 m³.

⁽²⁾ Dal 31 dicembre 2008 Firmin Srl ha rilevato PO Trasporti Srl.

- (12) La seguente tabella sintetizza gli investimenti realizzati da Firmin sulla base degli impegni sopra elencati:

Investimenti	Costo (in EUR)
Acquisto del terreno	2 628 926
Altri investimenti (sala pompe, impianti di depurazione, impianto antincendio, impianto elettrico, impianto di sicurezza)	2 287 673
Spese tecniche	220 000

- (13) Il finanziamento del progetto è stato principalmente assicurato da Firmin mediante tre prestiti bancari, privi di garanzie privilegiate o di altri vantaggi, dei seguenti importi:
- prestito di 2 500 000 EUR contratto il 31 marzo 2003;
 - prestito di 1 050 000 EUR contratto il 17 ottobre 2006;
 - prestito di 1 000 000 EUR contratto il 15 maggio 2008.
- (14) Nel febbraio 2008 la Provincia ha accordato a Firmin un contributo pubblico supplementare di 200 000 EUR come aiuto "de minimis".
- (15) I lavori di costruzione hanno avuto inizio nel 2003 e il terminal è diventato operativo nel 2009. Le autorità italiane sostengono che, da quando il terminal è in funzione, l'equivalente annuo di 3 800 autotreni è stato trasferito dal trasporto stradale a quello ferroviario.
- (16) Le autorità italiane hanno precisato che i lavori sono cominciati successivamente alla presentazione della domanda di finanziamento di Firmin alla Provincia.

2.3. Autorità che concede l'aiuto

- (17) L'aiuto è erogato direttamente dal bilancio della Provincia di Trento.

2.4. Base giuridica

- (18) Il quadro normativo nazionale per il finanziamento pubblico comprende:
- la legge n. 6/99 della Provincia di Trento;
 - criteri e modalità per l'applicazione della legge.
- (19) L'aiuto è stato notificato sulla base della legge n. 6/99 della Provincia di Trento. Le misure ivi stabilite sono state precedentemente approvate dalla Commissione nel 2000 ⁽³⁾. Il settore dei trasporti era originariamente escluso dal campo di applicazione della legge n. 6/99. Tuttavia, conformemente ai criteri e alle modalità per l'applicazione della legge adottati successivamente nell'ottobre 2003, una

⁽³⁾ Decisione della Commissione relativa al caso N 42/00 — Misure a sostegno dell'economia e dell'imprenditorialità locale (Provincia autonoma di Trento), GU C 272 del 23.9.2000.

misura nel settore dei trasporti poteva essere ammissibile agli aiuti concessi nell'ambito della legge n. 6/99 solamente se ritenuta in grado di soddisfare le necessità del coordinamento dei trasporti ai sensi dell'articolo 93 del TFUE. I criteri e le modalità per l'applicazione della legge stabiliscono che tali aiuti devono essere notificati individualmente alla Commissione europea.

2.5. Beneficiario

- (20) Firmin opera sul mercato della distribuzione di prodotti petroliferi liquidi destinati all'autotrazione e al riscaldamento ⁽⁴⁾. La società si occupa inoltre dell'installazione e della manutenzione di impianti e di attrezzature per la distribuzione di carburanti per conto di terzi, compreso il servizio di assistenza per l'ottenimento delle autorizzazioni e licenze.
- (21) Le autorità italiane hanno confermato che il beneficiario può essere definito PMI a norma delle disposizioni contenute nella Raccomandazione della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese ⁽⁵⁾.
- (22) Firmin ha ottenuto il diritto di gestire il terminal per 40 anni.
- (23) Secondo l'accordo quadro, l'accesso al terminal è concesso alle seguenti condizioni:
- a) per le operazioni intercorrenti fra la Provincia e Firmin, l'accesso e l'uso del terminal è consentito a titolo gratuito;
 - b) per quanto riguarda i terzi, l'accesso è consentito previa applicazione delle tariffe fissate dall'accordo quadro; le tariffe sono riesaminate annualmente da Firmin e dalla Provincia e non sono discriminatorie.
- (24) Le autorità italiane affermano che, sebbene l'accordo quadro stabilisca l'applicazione di una tariffa concordata annualmente con la Provincia, l'accesso al terminal è stato concesso gratuitamente a tutti gli utilizzatori potenziali, cioè sia al beneficiario che ai terzi. Le autorità italiane si sono inoltre impegnate a mantenere l'accesso non discriminatorio in futuro e a modificare l'accordo quadro di conseguenza.
- (25) Tuttavia, secondo le autorità italiane, soltanto Firmin ha finora utilizzato i due binari tronchi attrezzati con alti standard di sicurezza, sebbene fosse stato garantito un accesso libero e non discriminatorio ad essi.

2.6. Stanziamento e modalità della misura notificata

- (26) Lo stanziamento notificato della misura ammonta a 1 718 556 EUR, equivalente al 30 % circa dei costi relativi agli investimenti di Firmin. L'aiuto sarà concesso come sovvenzione diretta agli investimenti e versato in cinque rate annue di 347 711 EUR. L'erogazione dell'aiuto è subordinata all'autorizzazione della Commissione Europea.

⁽⁴⁾ Carburanti liquidi come gasoli, benzine, prodotti per l'aviazione come avgas e jet, prodotti per l'industria, oli combustibili densi e fluidi, bitumi, nonché oli lubrificanti SHELL, MOBIL, Q8.

⁽⁵⁾ GU L 124 del 20.5.2003.

2.7. Cumulo

- (27) L'aiuto non può essere cumulato con aiuti di Stato ricevuti da altre fonti.

3. POSIZIONE DELLE AUTORITÀ ITALIANE

- (28) Nonostante il fatto che al momento della notifica dell'aiuto pubblico in questione i lavori di costruzione fossero completati e il terminal fosse in funzione, le autorità italiane affermano che l'aiuto ha un effetto di incentivazione in quanto il beneficiario non avrebbe realizzato gli investimenti in mancanza dell'aiuto.
- (29) Le autorità italiane sostengono pertanto che, conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del Trattato ⁽⁶⁾ (di seguito "il regolamento generale di esenzione per categoria"), affinché una misura di aiuto abbia un effetto di incentivazione è necessario che il richiedente abbia almeno presentato domanda di finanziamento prima dell'avvio dei lavori relativi al progetto. Fondamentalmente le autorità italiane ritengono che l'effetto di incentivazione dell'aiuto nel caso di specie non sia contestabile nella misura in cui questa condizione è osservata.
- (30) Le autorità italiane sostengono inoltre che, al momento dell'avvio dei lavori, il beneficiario e le autorità pubbliche avevano già discusso del potenziale finanziamento pubblico e pertanto Firmin aveva ragionevoli aspettative di ricevere l'aiuto in questione. In particolare le autorità Italiane affermano che i contratti di prestito citati al punto 13 menzionano esplicitamente la possibilità che Firmin riceva l'aiuto e fissano la procedura di rimborso del prestito in base all'ipotesi di ottenimento del sostegno pubblico.
- (31) Le autorità sostengono pertanto che la firma dell'accordo quadro e la decisione del beneficiario di contrarre i prestiti per coprire i costi relativi agli investimenti costituiscano motivi sufficienti per giustificare le legittime aspettative di Firmin di ottenere il finanziamento pubblico in questione.
- (32) In conclusione, le autorità Italiane affermano che Firmin non avrebbe realizzato gli investimenti in mancanza dell'aiuto. In tal senso, Firmin non avrebbe contratto i prestiti per coprire il proprio contributo al progetto se non avesse saputo di ricevere il finanziamento pubblico in questione.
- (33) Le autorità italiane sostengono inoltre che la Commissione ha ribadito più volte la necessità di accelerare gli investimenti nelle infrastrutture, in particolare in modalità di trasporto rispettose dell'ambiente come la ferrovia. Esse aggiungono altresì che, conformemente alla prassi della Commissione per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto, possono essere accettate intensità di aiuto fino al 50 %.

⁽⁶⁾ GU L 214 del 9.8.2008.

4. VALUTAZIONE DELL'AUTO

4.1. Aiuto a livello del gestore dell'infrastruttura

4.1.1. Esistenza di un aiuto

- (34) La misura notificata riguarda il finanziamento parziale da parte della Provincia delle spese sostenute dal beneficiario per la costruzione di un terminal intermodale (ferrovia/strada) nella provincia di Trento. Inoltre, la Commissione ritiene che gli investimenti realizzati dalla Provincia e da Rete Ferroviaria Italiana SpA, parti contraenti dell'accordo quadro per la costruzione del terminal, possano anch'essi implicare elementi di aiuto.
- (35) Secondo l'articolo 107, paragrafo 1, del 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".
- (36) I criteri fissati all'articolo 107, paragrafo 1, sono cumulativi. Pertanto, per stabilire se le misure notificate costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, si deve accertare la presenza di tutte le condizioni suindicate. In particolare il sostegno finanziario deve:
- a) essere concesso dallo Stato, ovvero mediante risorse statali;
 - b) favorire talune imprese o talune produzioni;
 - c) falsare o minacciare di falsare la concorrenza;
 - d) incidere sugli scambi tra Stati membri.
- (37) Risorse statali e imputabilità: poiché la misura notificata prevede la concessione di finanziamenti al beneficiario da parte della Provincia di Trento, la stessa è finanziata direttamente dalle autorità pubbliche. Essa comporta pertanto l'uso di risorse statali ed è imputabile allo Stato. La misura notificata prevede, inoltre, un finanziamento da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA. La Commissione osserva che questa impresa è interamente di proprietà dello Stato Italiano e le sue risorse rappresentano quindi risorse statali. Il fatto che Rete Ferroviaria Italiana SpA abbia firmato l'accordo quadro in concomitanza con le autorità pubbliche indica che l'utilizzo delle sue risorse è imputabile allo Stato.
- (38) Vantaggio economico selettivo: il finanziamento pubblico notificato è destinato ad un'unica impresa ed ha pertanto carattere selettivo. Questo sostegno finanziario dovrebbe coprire una parte dei costi di costruzione del terminal sostenuti dal beneficiario, la cui situazione finanziaria globale risulterà migliorata.
- (39) Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi: allorché un aiuto finanziario concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'Unione, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto⁽⁷⁾. È sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza⁽⁸⁾. Nel caso di specie, la misura notificata rafforza la posizione dell'impresa beneficiaria nei confronti di altre imprese che effettuano scambi all'interno dell'Unione.
- (40) Non è necessario che l'impresa beneficiaria stessa partecipi agli scambi interni all'Unione. Infatti, quando uno Stato membro concede un aiuto a un'impresa, l'attività sul mercato nazionale può essere mantenuta o incrementata, con la conseguente diminuzione delle possibilità per le imprese con sede in altri Stati membri di penetrare nel mercato di tale Stato membro⁽⁹⁾. Inoltre, il rafforzamento di un'impresa che fino a quel momento non partecipava a scambi all'interno dell'Unione può porla nella condizione di penetrare nel mercato di un altro Stato membro.
- (41) Dato che l'accesso al mercato del trasporto su strada è completamente liberalizzato⁽¹⁰⁾, un finanziamento pubblico che può favorire la ferrovia rispetto alla strada può incidere sugli scambi tra gli Stati membri. Inoltre, la direttiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie⁽¹¹⁾, ha liberalizzato il trasporto ferroviario internazionale di merci dal 1° gennaio 2006 e tutti gli altri servizi di trasporto ferroviario di merci dal 1° gennaio 2007. Ne consegue che il regime incide sugli scambi nell'UE e falsa la concorrenza sul mercato interno.
- (42) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, in questa fase la Commissione ritiene che la misura notificata sembra comportare aiuti ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, a livello del gestore dell'infrastruttura.
- (43) Inoltre, in base alle informazioni disponibili, la Commissione non può escludere in questa fase che gli investimenti realizzati da Rete Ferroviaria Italiana SpA e dalla Provincia stessa conformemente all'accordo quadro comportino elementi di aiuto a favore di Firmin. Le autorità italiane non hanno fornito giustificazioni circa l'applicabilità al presente caso del principio dell'investitore in un'economia di mercato.

(7) Cfr. in particolare la causa 730/79, Philip Morris Holland BV contro Commissione delle Comunità europee, Racc. 1980, pag. 2671, punto 11; causa C-53/00, Ferring, Racc. 2001, pag. I-9067, punto 21; causa C-372/97, Italia contro Commissione, Racc. 2004, pag. I-3679, punto 44.

(8) Cfr. la causa T-214/95, Het Vlaamse Gewest contro Commissione, Racc. 1998, pag. II-717.

(9) Cfr. a questo riguardo la causa C-310/99, Italia contro Commissione, Racc. 2002, pag. I-2289, punto 84.

(10) Regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, GU L 279 del 12.11.1993.

(11) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164.

4.1.2. Compatibilità dell'aiuto

(44) La Commissione in passato ha valutato tali aiuti di Stato direttamente sulla base dell'articolo 93 del TFUE ⁽¹²⁾ e, a seguito della sentenza della Corte nella causa Altmark che ha impedito l'utilizzo diretto dell'articolo 93 del TFUE, sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE (per i terminal intermodali) ⁽¹³⁾ e sulla base dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CEE) n. 1107/70 (per i raccordi ferroviari) ⁽¹⁴⁾.

(45) Nella costante prassi decisionale è stato ritenuto che tali aiuti sono compatibili con il mercato interno se sono soddisfatte le condizioni seguenti:

- l'aiuto contribuisce a un obiettivo di interesse comune,
- l'aiuto è necessario e in particolare ha un effetto di incentivazione,
- l'aiuto è proporzionale,
- l'accesso all'infrastruttura in questione è aperto a tutti gli utilizzatori su base non discriminatoria,
- l'aiuto non causa distorsioni della concorrenza contrarie all'interesse comune.

(46) In questa fase la Commissione nutre dubbi sulla compatibilità dell'aiuto con il mercato interno, per i motivi illustrati di seguito.

4.1.2.1. Compatibilità basata sull'articolo 93 del TFUE

(47) I criteri e modalità per l'applicazione della legge sulla base dei quali è concesso l'aiuto fanno riferimento all'articolo

⁽¹²⁾ Cfr. la decisione della Commissione del 31 gennaio 2001 relativa al caso N 597/00, GU C 102 del 31.3.2001; decisione della Commissione del 14 settembre 2001 relativa al caso N 208/00, GU C 315 del 4.1.2000; decisione della Commissione del 15 novembre 2000 relativa al caso N 755/99, GU C 71 del 3.3.2001; decisione della Commissione dell'11 novembre 2001 relativa al caso N 550/01, GU C 24 del 26.1.2002.

⁽¹³⁾ Cfr. la decisione della Commissione dell'11 febbraio 2009, relativa al caso N 651/08 riguardante il finanziamento di un terminal container intermodale, GU C 60 del 14.3.2009.

⁽¹⁴⁾ Cfr. la decisione del 10 settembre 2009, relativa al caso N 184/09 riguardante un finanziamento per la costruzione, l'estensione e la riattivazione di binari privati per incrementare il traffico merci per ferrovia, GU C 246 del 14.10.2009; decisione della Commissione del 19 giugno 2002 relativa al caso N 643/01 — Programma di aiuto per lo sviluppo di binari ferroviari secondari, GU C 178 del 26.7.2002; decisione della Commissione del 29 gennaio 2007 relativa al caso N 707/06 riguardante lo sviluppo di raccordi ferroviari privati per promuovere il trasferimento modale dal trasporto stradale a quello ferroviario, GU C 137 del 21.6.2007; decisione della Commissione del 18 settembre 2002 relativa al caso N 308/02 — Concessione di sovvenzioni per promuovere investimenti per l'acquisizione, il mantenimento, la costruzione e lo sviluppo di infrastrutture ferroviarie nel Land della Sassonia-Anhalt, GU C 277 del 14.11.2002; decisione della Commissione del 30 luglio 2007 relativa al caso N 95/07 riguardante la promozione del trasferimento modale dalla strada verso la ferrovia, GU C 238 del 10.10.2007; decisione della Commissione del 6 ottobre 2004 relativa al caso N 170/04 — Orientamenti relativi al sostegno finanziario alla costruzione, all'estensione e alla riattivazione di raccordi ferroviari privati, GU C 125 del 24.5.2005.

93 del TFUE come eventuale base giuridica per la valutazione della compatibilità dell'aiuto.

(48) L'articolo 93 del TFUE stabilisce che "sono compatibili con i Trattati gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti".

(49) La sezione 6 delle linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (di seguito "le linee guida sugli aiuti alle ferrovie") ⁽¹⁵⁾ fornisce altre indicazioni relative alla compatibilità di aiuti concessi a imprese ferroviarie che sono necessari per il coordinamento dei trasporti. Le linee guida sugli aiuti alle ferrovie si applicano esclusivamente ai finanziamenti pubblici concessi a imprese ferroviarie. Inoltre, secondo le linee guida, gli aiuti concessi per soddisfare le necessità del coordinamento dei trasporti possono assumere solamente le forme stabilite al punto 98 di dette linee guida. Di conseguenza la Commissione ritiene che le linee guida sugli aiuti alle ferrovie non possano applicarsi alla misura in questione.

(50) L'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 ⁽¹⁶⁾ afferma:

"Fatti salvi gli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono continuare a concedere aiuti al settore dei trasporti a norma dell'articolo 73 del trattato che soddisfano l'esigenza di coordinamento dei trasporti o costituiscono un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, diversi da quelli contemplati dal presente regolamento, in particolare:

a) fino all'entrata in vigore di norme comuni sulla ripartizione dei costi di infrastruttura, laddove l'aiuto è concesso a imprese che debbono sostenere la spesa relativa all'infrastruttura da esse utilizzata mentre altre imprese non sono soggette a un simile onere. Nel determinare l'importo dell'aiuto così concesso si tiene conto dei costi di infrastruttura che i modi di trasporto in concorrenza non debbono sostenere;

b) laddove lo scopo dell'aiuto è di promuovere la ricerca o lo sviluppo di sistemi e tecnologie di trasporto che sono più economici per la Comunità in generale.

Un siffatto aiuto si limita alla fase di ricerca e sviluppo e non contempla lo sfruttamento commerciale di detti sistemi e tecnologie di trasporto."

(51) Nessuno di questi due esempi sembra essere applicabile al caso di specie. Per quanto riguarda il primo esempio, la Commissione osserva che, secondo le informazioni fornite dalle autorità Italiane, Firmin non deve sostenere nessuna spesa relativa all'infrastruttura che sembra essere finanziata interamente da Rete Ferroviaria Italiana SpA e dalla Provincia. Il secondo esempio si riferisce unicamente alla ricerca e sviluppo.

⁽¹⁵⁾ GU C 184 del 22.7.2008.

⁽¹⁶⁾ GU L 315 del 3.12.2007.

- (52) Per quanto riguarda un'autorizzazione accordata direttamente sulla base dell'articolo 93 del TFUE, si applicano i principi generali di cui al precedente punto 45. In questa fase la Commissione nutre in proposito i dubbi illustrati di seguito.

Contributo a un obiettivo di interesse comune

- (53) L'UE ha perseguito una politica volta a ottenere un trasporto intermodale equilibrato allo scopo di operare un trasferimento modale dal trasporto merci su strada verso una modalità di trasporto più rispettosa dell'ambiente. Il Libro bianco sulla politica dei trasporti (emendato nel 2006) incoraggia l'uso della ferrovia affinché diventi un'alternativa competitiva rispetto al trasporto stradale. A tal proposito le autorità Italiane sostengono che, da quando il terminal è in funzione, l'equivalente annuo di 3 800 autotreni è stato trasferito dal trasporto stradale a quello ferroviario. La Commissione rileva pertanto che la misura in questione può contribuire a un trasporto intermodale più equilibrato e rispettoso dell'ambiente ma invita le autorità Italiane a comprovare ulteriormente tale affermazione.

Necessità dell'aiuto

- (54) La Commissione ha ribadito recentemente ⁽¹⁷⁾ la necessità di accelerare gli investimenti nelle infrastrutture, in particolare in modalità di trasporto rispettose dell'ambiente come la ferrovia.
- (55) La Commissione ritiene che per tali infrastrutture sia normalmente necessario l'intervento statale poiché le forze del mercato non sono disposte a fornire l'infrastruttura necessaria su base puramente commerciale ⁽¹⁸⁾.
- (56) Nel presente caso, tuttavia, in questa fase la Commissione dubita circa il fatto che il terminal non sarebbe stato costruito anche in mancanza di aiuto. Tali dubbi sono precisati nella sezione seguente.

Effetto di incentivazione

- (57) La Commissione deve stabilire se l'aiuto a Firmin ha un effetto di incentivazione, cioè se Firmin non avrebbe realizzato la misura in mancanza di aiuto ⁽¹⁹⁾. L'aiuto deve indurre il beneficiario a cambiare il suo comportamento in modo tale da raggiungere l'obiettivo. La Commissione ritiene che questa condizione non sia rispettata quando gli aiuti non sono necessari perché il beneficiario realizzerebbe l'obiettivo anche in assenza di aiuto.

- (58) La domanda di finanziamento pubblico, ai sensi della legge provinciale n. 6/1999 della Provincia autonoma di Trento,

è del 16 aprile 2003. I lavori sono iniziati il 29 aprile 2003. Ne consegue che Firmin ha presentato la domanda di finanziamento del progetto prima dell'avvio dei lavori.

- (59) La Commissione deve valutare se il comportamento di Firmin sia stato influenzato dalla prospettiva di ricevere l'aiuto. In altre parole, deve essere dimostrato che Firmin avesse ragionevoli aspettative di ricevere l'aiuto in questione e che non avrebbe realizzato l'investimento in mancanza di tale aiuto.

- (60) Le autorità Italiane sostengono che, al momento dell'avvio dei lavori, il beneficiario e le autorità pubbliche avevano già discusso del potenziale finanziamento pubblico.

- (61) Le autorità Italiane affermano inoltre che i contratti di prestito bancario menzionano la possibilità che Firmin riceva l'aiuto e fissano la procedura di rimborso del prestito in base all'ipotesi di ottenimento del sostegno pubblico. Tuttavia, tale menzione nel contratto di prestito non fornisce indicazioni chiare riguardo all'impegno preventivamente assunto dalla Provincia di concedere tale aiuto né costituisce una disposizione esplicita attestante che la banca non avrebbe effettivamente concesso il prestito in mancanza dell'aiuto. La Commissione ritiene che questo argomento non sia di per sé sufficiente a giustificare le aspettative legittime relative alla concessione dell'aiuto.

- (62) La Commissione rileva altresì che, in base ai documenti allegati alla notifica, le norme di applicazione sono state adottate solamente nell'ottobre 2003, cioè dopo che Firmin ha presentato la domanda di finanziamento pubblico. Poiché il settore dei trasporti era esplicitamente escluso dal campo di applicazione della legge originale, la Commissione dubita in questa fase che, al momento della presentazione della domanda, Firmin avesse ragionevoli aspettative di ricevere l'aiuto in questione e che non avrebbe realizzato l'investimento anche in mancanza di aiuto.

- (63) Pertanto in questa fase la Commissione dubita circa l'effetto di incentivazione dell'aiuto.

Proporzionalità dell'aiuto

- (64) È costante prassi decisionale della Commissione considerare che, per essere proporzionati, gli aiuti di Stato per i terminal intermodali non devono avere un'intensità superiore al 50 % ⁽²⁰⁾.

- (65) Nel caso di specie, le autorità Italiane affermano che l'intensità di aiuto è del 30 % (si veda il punto 2.6).

- (66) Le autorità Italiane, tuttavia, non hanno fornito informazioni sufficienti per determinare l'importo dell'aiuto effettivamente concesso a Firmin. A tal riguardo, sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione non può stabilire chiaramente l'importo totale dei costi relativi agli investimenti sostenuti dalla Provincia. Gli investimenti effettuati dalla Provincia e da Rete Ferroviaria Italiana SpA potrebbero anch'essi implicare elementi di aiuto. Le autorità Italiane non hanno presentato argomentazioni per

⁽¹⁷⁾ Comunicazione "Un piano europeo di ripresa economica", COM(2008) 800 definitivo del 26.11.2008.

⁽¹⁸⁾ Cfr. le decisioni della Commissione relative al caso N 316/08 riguardante l'estensione, la modernizzazione, il miglioramento dell'infrastruttura esistente e il rafforzamento dell'intermodalità, GU C 232 del 26.9.2009, e il caso N 651/08 riguardante il finanziamento di un terminal container intermodale, GU C 60 del 14.3.2009.

⁽¹⁹⁾ Cfr. la causa 730/79, Philip Morris Holland BV contro Commissione delle Comunità europee, Racc. 1980, pag. 2671, punto 17; causa T-162/06, Kronoply contro Commissione, Racc. 2009, pag. II-1, punto 65.

⁽²⁰⁾ Si vedano le decisioni citate alla nota 14.

dimostrare che il comportamento degli enti pubblici potrebbe essere comparabile a quello adottato da un investitore privato che opera in un'economia di mercato e la Commissione non dispone di elementi che lo provano. In mancanza di tali informazioni, la Commissione non può determinare l'importo e l'intensità dell'aiuto e pertanto non può stabilire se l'aiuto è proporzionato.

(67) La Commissione osserva inoltre che, conformemente all'articolo 2, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1998/2006 relativo agli aiuti di importanza minore ("de minimis")⁽²¹⁾, anche l'aiuto "de minimis" concesso a Firmin dalla Provincia dovrebbe essere compreso nel calcolo dell'intensità di aiuto se riguarda gli stessi costi ammissibili.

(68) In questa fase la Commissione dubita circa la proporzionalità della misura, poiché non è in grado di verificare se l'intensità di aiuto supera il 50 %.

Accesso libero e non discriminatorio all'infrastruttura

(69) Nella propria costante prassi decisionale la Commissione richiede che l'infrastruttura sia accessibile a tutti gli utilizzatori potenziali su base aperta e non discriminatoria.

(70) Come accennato al punto 23, l'accordo quadro sembra contenere norme discriminatorie riguardo alle tariffe di accesso. Tuttavia, le autorità italiane affermano che l'accesso al terminal è stato concesso gratuitamente a tutti gli utilizzatori potenziali, cioè sia al beneficiario che ai terzi, ed è quindi non discriminatorio. Le autorità Italiane si sono inoltre impegnate a mantenere l'accesso non discriminatorio in futuro e a modificare l'accordo quadro di conseguenza. Subordinatamente all'impegno assunto dalle autorità italiane, in questa fase la Commissione ritiene che l'accesso libero e non discriminatorio al terminal sia pertanto assicurato.

Distorsioni della concorrenza non contrarie all'interesse comune

(71) La Commissione rileva innanzitutto il carattere regionale dell'attività del beneficiario. In secondo luogo, la Commissione in questa fase non è a conoscenza dell'esistenza di terminal concorrenti. Con l'avvio del procedimento di indagine formale, la Commissione invita i gestori di terminal eventualmente interessati a presentare i loro commenti sulla possibile distorsione della concorrenza.

4.1.2.2. Compatibilità basata sull'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE

(72) In alternativa, qualora l'articolo 93 del TFUE non fosse applicabile, la Commissione ritiene che la misura notificata possa essere valutata direttamente sulla base dei criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE secondo il quale "gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse" possono essere considerati compatibili con il mercato interno.

(73) La Commissione deve in primo luogo verificare se la misura notificata può essere considerata aiuto ambientale. Gli aiuti di Stato per la tutela ambientale sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE se permettono di rafforzare la tutela ambientale senza alterare negativamente le condizioni degli scambi, in misura contraria all'interesse comune. Le norme della Commissione applicabili nella valutazione di compatibilità degli aiuti ambientali sono sintetizzate nella disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale (di seguito "la disciplina ambiente")⁽²²⁾. Occorre pertanto stabilire se l'aiuto in questione è principalmente volto a migliorare la tutela dell'ambiente o a realizzare un'infrastruttura per il trasporto pubblico.

(74) Come riferito sopra, l'obiettivo principale del regime notificato è migliorare l'infrastruttura di trasporto mediante la costruzione di un nuovo terminal intermodale e i benefici ambientali che ne derivano sono un effetto ausiliario della misura. Una misura di questo tipo non rientra nel campo di applicazione della disciplina ambiente.

(75) Poiché l'aiuto non rientra nel campo di applicazione della disciplina ambiente, dovrebbe essere valutato direttamente sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE. Secondo la prassi costante della Commissione, un aiuto può essere autorizzato in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE se ha un effetto di incentivazione, se soddisfa un obiettivo chiaramente definito di interesse comune, se è necessario e proporzionato per il raggiungimento di tale obiettivo e se non incide sugli scambi in misura contraria all'interesse comune.

(76) La Commissione ritiene che i dubbi espressi nella sezione 4.1.2.1 si applichino *mutatis mutandis* alla valutazione effettuata direttamente in base all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

4.1.2.3. Conclusioni sulla compatibilità dell'aiuto

(77) In conclusione la Commissione in questa fase non è certa che l'aiuto a livello del gestore dell'infrastruttura possa essere considerato compatibile con il mercato interno.

4.2. Aiuto a livello degli utilizzatori finali dell'infrastruttura

(78) Per quanto riguarda i vantaggi potenziali a favore degli utilizzatori finali, la Commissione conferma l'opinione che, in generale, non vi sia aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE a questo livello in quanto l'infrastruttura in questione è disponibile a tutti gli utilizzatori potenziali a condizioni identiche e non discriminatorie.

(79) Per i motivi illustrati al punto 70, in questa fase la Commissione ritiene che il terminal sia accessibile a tutte le parti a condizioni identiche e non discriminatorie e che non vi sia pertanto aiuto a livello degli utilizzatori finali.

⁽²¹⁾ GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5.

⁽²²⁾ GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.

5. DECISIONE

- (80) La Commissione, ai sensi della procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, invita la Repubblica Italiana a presentare le proprie osservazioni e a fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione della misura entro un mese dalla data di ricezione della presente. La Commissione invita l'Italia a trasmettere immediatamente copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto.
- (81) La Commissione invita le autorità italiane a presentare osservazioni e a fornire inoltre quanto segue:
- un calcolo chiaro dei costi complessivi relativi agli investimenti di tutte le parti dell'accordo quadro, il rispetto del principio dell'investitore in un'economia di mercato e la risultante intensità dell'aiuto concesso a favore di Firmin,
 - documenti e ulteriori informazioni che provino l'effetto d'incentivazione dell'aiuto.
- (82) La Commissione desidera richiamare l'attenzione della Repubblica italiana sul fatto che l'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE ha effetto sospensivo e che, in forza dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, essa può imporre allo Stato membro di recuperare un aiuto illegalmente concesso presso il beneficiario.
- (83) Con la presente la Commissione comunica alla Repubblica italiana che intende informare i terzi interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione informerà inoltre le parti interessate degli Stati EFTA firmatari dell'accordo SEE, pubblicando una comunicazione nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* informerà l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Le parti interessate saranno invitate a presentare osservazioni entro un mese dalla data della suddetta pubblicazione.»
-

V Anuncios

PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

Comisión Europea

2010/C 278/12	Convocatoria de propuestas — EACEA/32/10 — Tempus IV — Reforma de la educación superior a través de la cooperación universitaria internacional	18
2010/C 278/13	Convocatoria de manifestaciones de interés en relación con el Programa Operativo ESPON 2013 ...	22

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA DE COMPETENCIA

Comisión Europea

2010/C 278/14	Notificación previa de una operación de concentración (Asunto COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado ⁽¹⁾	23
---------------	---	----

OTROS ACTOS

Comisión Europea

2010/C 278/15	Publicación de la solicitud de reconocimiento de un término tradicional prevista en el artículo 33 del Reglamento (CE) n° 607/2009 de la Comisión	24
2010/C 278/16	Publicación de la solicitud de reconocimiento de un término tradicional prevista en el artículo 33 del Reglamento (CE) n° 607/2009 de la Comisión	25
2010/C 278/17	Publicación de la solicitud de reconocimiento de un término tradicional prevista en el artículo 33 del Reglamento (CE) n° 607/2009 de la Comisión	26
2010/C 278/18	Publicación de la solicitud de reconocimiento de un término tradicional prevista en el artículo 33 del Reglamento (CE) n° 607/2009 de la Comisión	27
2010/C 278/19	Ayuda estatal — República Italiana — Ayuda estatal C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del TFUE ⁽¹⁾	28



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

Precio de suscripción 2010 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 100 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + CD-ROM anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	770 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, CD-ROM mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	400 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), CD-ROM, dos ediciones a la semana	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	300 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) nº 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo CD-ROM plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El formato CD-ROM se sustituirá por el formato DVD durante el año 2010.

Venta y suscripciones

Las suscripciones a diversas publicaciones periódicas de pago, como la suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, están disponibles en nuestra red de distribuidores comerciales, cuya relación figura en la dirección siguiente de Internet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES