

# Gazzetta ufficiale

# C 278

## dell'Unione europea



Edizione  
in lingua italiana

### Comunicazioni e informazioni

53° anno  
15 ottobre 2010

---

<u>Numero d'informazione</u>	Sommar	Pagina
------------------------------	--------	--------

#### I Risoluzioni, raccomandazioni e pareri

##### PARERI

##### Banca centrale europea

2010/C 278/01	Parere della Banca centrale europea, del 5 ottobre 2010, su due proposte di regolamento relative al trasporto transfrontaliero professionale su strada del contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro (CON/2010/72) .....	1
---------------	--	---

---

#### II Comunicazioni

##### COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

##### Commissione europea

2010/C 278/02	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates) <sup>(1)</sup> .....	5
---------------	---	---

---

# IT

Prezzo:  
3 EUR

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

## IV Informazioni

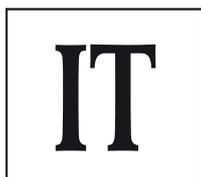
## INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

**Commissione europea**

2010/C 278/03	Tassi di cambio dell'euro .....	6
2010/C 278/04	Parere del comitato consultivo in materia di pratiche restrittive e posizioni dominanti nella riunione, del 15 aprile 2010, in relazione ad un progetto di decisione sul caso COMP/39.317 — E.ON Gas — Relatore: Polonia .....	7
2010/C 278/05	Relazione finale del consigliere-auditore relativa al caso COMP/39.317 — E.ON Gas .....	8
2010/C 278/06	Sintesi della decisione della Commissione, del 4 maggio 2010, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 102 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dell'articolo 54 dell'accordo SEE (Caso COMP/39.317 — E.ON Gas) [notificata con il numero C(2010) 2863 definitivo] <sup>(1)</sup> .....	9
2010/C 278/07	Parere del comitato consultivo in materia di accordi restrittivi e posizioni dominanti formulato nella riunione, del 9 luglio 2010, relativo a un progetto di decisione concernente il caso COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) — Relatore: Austria .....	11
2010/C 278/08	Relazione finale del consigliere-auditore relativa al caso COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB) .....	12
2010/C 278/09	Sintesi della decisione della Commissione, del 14 luglio 2010, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dell'articolo 53 dell'accordo SEE [Caso COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)] [notificata con il numero C(2010) 4738] <sup>(1)</sup> .....	14
2010/C 278/10	Nomina del consigliere-auditore .....	16

## INFORMAZIONI PROVENIENTI DAGLI STATI MEMBRI

2010/C 278/11	Comunicazione della Commissione a norma dell'articolo 17, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità — Bando di gara per l'esercizio di servizi aerei di linea in conformità degli oneri di servizio pubblico <sup>(1)</sup> .....	17
---------------	---	----



<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

## I

(Risoluzioni, raccomandazioni e pareri)

## PARERI

## BANCA CENTRALE EUROPEA

## PARERE DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA

del 5 ottobre 2010

su due proposte di regolamento relative al trasporto transfrontaliero professionale su strada del contante in euro tra gli Stati membri dell'area dell'euro

(CON/2010/72)

(2010/C 278/01)

**Introduzione e base giuridica**

Il 6 settembre 2010, la Banca centrale europea (BCE) ha ricevuto richiesta dal Parlamento europeo di un parere su un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al trasporto professionale transfrontaliero di contante in euro su strada tra gli Stati membri dell'area dell'euro <sup>(1)</sup> (di seguito, «regolamento proposto»). Il 20 settembre 2010, la BCE ha ricevuto richiesta anche dal Consiglio dell'Unione europea di un parere sul regolamento proposto. Il 27 settembre 2010, la BCE ha ricevuto richiesta dal Consiglio dell'Unione europea di un parere su un regolamento del Consiglio relativo all'estensione dell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. xx/yy del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al trasporto transfrontaliero professionale di contante in euro su strada tra Stati membri dell'area dell'euro <sup>(2)</sup> (di seguito «regolamento estensivo proposto») (di seguito congiuntamente denominati «regolamenti proposti»).

La BCE è competente a formulare un parere in virtù dell'articolo 127, paragrafo 4, e dell'articolo 282, paragrafo 5, del trattato sul finanziamento dell'Unione europea, in quanto il regolamento proposto contiene disposizioni relative al trasporto transfrontaliero di banconote in euro ed il diritto esclusivo ad autorizzare l'emissione di banconote in euro spetta al Consiglio direttivo della BCE. In conformità del primo periodo dell'articolo 17.5 del regolamento interno della Banca centrale europea, il Consiglio direttivo ha adottato il presente parere.

**Osservazioni di carattere generale**

I regolamenti proposti massimizzeranno i vantaggi dell'accesso a distanza ai servizi di cassa della banca centrale nazionale, rendendo la circolazione ed il trasporto di banconote e monete metalliche in euro fra Stati membri dell'area dell'euro il più liberi possibile. Ciò è rilevante poiché unicamente le banconote e le monete in euro hanno corso legale nell'area dell'euro <sup>(3)</sup>.

La nozione di corso legale è particolarmente rilevante in relazione all'uso dei sistemi intelligenti di neutralizzazione delle banconote, come definiti dal regolamento proposto. In qualità di autorità avente il diritto esclusivo di autorizzare l'emissione di banconote in euro aventi corso legale, la BCE sottolinea che le banconote in euro «neutralizzate» mantengono il loro corso legale e che ciò è già stato accettato dalla Commissione <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> COM(2010) 377 definitivo.

<sup>(2)</sup> COM(2010) 376 definitivo.

<sup>(3)</sup> Si veda la terza frase dell'articolo 128, paragrafo 1, del trattato.

<sup>(4)</sup> Raccomandazione della Commissione del 22 marzo 2010 relativa all'ambito di applicazione e agli effetti del corso legale delle banconote e monete metalliche in euro (GU L 83 del 30.3.2010, pag. 70).

Per quanto riguarda il regolamento estensivo proposto relativo agli Stati membri non appartenenti all'area dell'euro, la BCE sostiene la continuazione della prassi già consolidata prima dell'entrata in vigore del trattato <sup>(1)</sup>. Più specificamente, tutte le disposizioni del regolamento proposto dovrebbero essere estese a tali Stati membri. Gli Stati membri non appartenenti all'area dell'euro non possono essere «Stati membri d'origine» o «Stati membri ospitanti» nel senso del regolamento proposto. Dovrebbero inoltre essere idonei a diventare «Stati membri attraversati»; qualora così non fosse, gli Stati membri dell'area dell'euro che possono essere raggiunti solo da strade che attraversano Stati membri non appartenenti all'area dell'euro sarebbero indebitamente discriminati.

Laddove la BCE raccomandi che i regolamenti proposti siano modificati, proposte redazionali specifiche a tal fine sono contenute nell'allegato ed accompagnate da note esplicative.

Fatto a Francoforte sul Meno, il 5 ottobre 2010.

*Il presidente della BCE*

Jean-Claude TRICHET

---

<sup>(1)</sup> Si veda il parere della BCE CON/2006/35, del 5 luglio 2006, su richiesta del Consiglio dell'Unione europea in merito a due proposte di decisione del Consiglio relative al programma di azione in materia di scambi, assistenza e formazione, per la protezione dell'euro contro la contraffazione monetaria (programma «Pericle»), (GU C 163 del 14.7.2006, pag. 7).

## ALLEGATO

## Proposte redazionali

Testo proposto dalla Commissione	Modifiche proposte dalla BCE (1)
<b>Modifica n. 1</b> Articolo 1, lettera f, del regolamento proposto.	
«f) Per "Stato membro attraversato" s'intende uno o più Stati membri, diversi dallo Stato membro d'origine dell'impresa, che il veicolo portavalori deve attraversare per poter raggiungere lo Stato membro/gli Stati membri in cui viene prestato il servizio o per ritornare allo Stato membro d'origine.»	La proposta della BCE non si applica alla versione italiana.
Nota esplicativa	
<p><i>Sebbene sia chiaro che lo Stato membro di origine e lo Stato membro ospitante devono essere Stati membri partecipanti, è possibile che un veicolo portavalori possa dovere attraversare il territorio di uno Stato membro non partecipante al fine di raggiungere uno Stato membro ospitante. Lo scopo della Commissione non può essere quello di escludere Stati membri partecipanti circondati da Stati membri non partecipanti dall'ambito di applicazione del regolamento proposto.</i></p> <p><i>La legislazione dello Stato membro attraversato deve essere sempre rispettata, come stabilito dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento proposto.</i></p>	
<b>Modifica n. 2</b> Articolo 2, paragrafi 1 e 2, del regolamento proposto.	
<p>«1. I trasporti di banconote e monete metalliche in euro che hanno luogo tra banche centrali, officine carte valori e/ o le Zecche degli Stati membri partecipanti, e per conto delle stesse, con scorta militare o della polizia sono esclusi dal campo di applicazione del presente regolamento.</p> <p>2. I trasporti di monete metalliche in euro che hanno luogo tra banche centrali o le Zecche degli Stati membri partecipanti, e per conto delle stesse, con scorta militare o della polizia o di imprese di sicurezza private, in veicoli separati, sono esclusi dal campo di applicazione del presente regolamento.»</p>	<p>«1. I trasporti di banconote e monete metalliche in euro che:</p> <p>a) hanno luogo <del>tra</del> <b>per conto delle</b> Banche centrali <b>na-</b> <b>zionali, tra le stesse, ovvero tra</b> officine carte valori, <del>e/o le</del> Zecche degli Stati membri partecipanti <b>e le Ban-</b> <b>che centrali nazionali pertinenti e per conto delle</b> <del>stesse;</del>; e</p> <p>b) con scorta militare o della polizia</p> <p>sono esclusi dal campo di applicazione del presente regolamento.</p> <p>2. I trasporti di monete metalliche in euro che:</p> <p>a) hanno luogo <del>tra</del> <b>per conto delle</b> Banche centrali <b>na-</b> <b>zionali, tra le stesse, o ovvero tra</b> le Zecche degli Stati membri partecipanti <b>e le Banche centrali nazionali pertinenti e per conto delle</b> <del>stesse;</del>; e</p> <p>b) con scorta militare o della polizia o di imprese di sicu- <b>rezza private, in veicoli separati</b></p> <p>sono esclusi dal campo di applicazione del presente regolamento.»</p>
Nota esplicativa	
<p><i>Il termine «Banca centrale nazionale» è stato introdotto nel considerando 1 del regolamento proposto, ma non è stato ivi utilizzato. Inoltre, il trasporto di banconote o monete metalliche in euro fra una Banca centrale nazionale e una officina carta valori/Zecca avviene sempre per conto della Banca centrale nazionale che ha ordinato le banconote o monete in questione.</i></p>	
<b>Modifica n. 3</b> Articolo 1 del regolamento estensivo proposto.	
<p>Il Regolamento del Consiglio (CE) xx/yy si applica al territorio di uno Stato membro che non ha ancora adottato l'euro a decorrere dalla data della decisione del Consiglio, a norma dell'articolo 140, paragrafo 2, del trattato, di abrogare la deroga alla partecipazione all'euro.</p>	<p>¶ <b>L'applicazione del</b> Regolamento del Consiglio (CE) xx/yy <b>è estesa si applica al territorio di uno agli Stati membri la cui moneta non è che ha ancora adottato</b> l'euro.</p> <p><b>Al fine di evitare dubbi,</b> a decorrere dalla data della decisione del Consiglio, a norma dell'articolo 140, paragrafo 2, del trattato, di abrogare la deroga <b>di uno Stato membro</b> alla partecipazione all'euro, <b>lo Stato membro in questione può essere anche uno «Stato membro ospitante» come definito nel Regolamento del Consiglio (CE) xx/yy.</b></p>

---

Testo proposto dalla Commissione	Modifiche proposte dalla BCE <sup>(1)</sup>
----------------------------------	---

---

*Nota esplicativa*

*Sebbene sia chiaro che lo Stato membro di origine e lo Stato membro ospitante devono essere Stati membri partecipanti, è possibile che un veicolo portavalori possa dovere attraversare il territorio di uno Stato membro non partecipante al fine di raggiungere uno Stato membro ospitante. Lo scopo della Commissione non può essere quello di escludere Stati membri partecipanti circondati da Stati membri non partecipanti dall'ambito di applicazione del regolamento proposto.*

*Nel periodo fra l'abrogazione della deroga ad uno Stato membro e l'introduzione dell'euro nel medesimo Stato membro, a tale Stato membro aderente dovrebbe essere permesso di divenire «Stato membro ospitante».*

---

<sup>(1)</sup> Il grassetto nel corpo del testo indica le parti di testo che la BCE propone di aggiungere. Il carattere barrato nel corpo del testo indica le parti di testo che la BCE propone di eliminare.

---

## II

*(Comunicazioni)*COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E  
DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

## COMMISSIONE EUROPEA

**Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata****(Caso COMP/M.5951 — AON Corporation/Hewitt Associates)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2010/C 278/02)

In data 28 settembre 2010 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,
  - in formato elettronico sul sito EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/it/index.htm>) con il numero di riferimento 32010M5951. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.
-

## IV

(Informazioni)

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E  
DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

## COMMISSIONE EUROPEA

Tassi di cambio dell'euro <sup>(1)</sup>

14 ottobre 2010

(2010/C 278/03)

1 euro =

Moneta	Tasso di cambio	Moneta	Tasso di cambio		
USD	dollari USA	1,4101	AUD	dollari australiani	1,4145
JPY	yen giapponesi	114,43	CAD	dollari canadesi	1,4088
DKK	corone danesi	7,4571	HKD	dollari di Hong Kong	10,9419
GBP	sterline inglesi	0,87920	NZD	dollari neozelandesi	1,8538
SEK	corone svedesi	9,2340	SGD	dollari di Singapore	1,8248
CHF	franchi svizzeri	1,3386	KRW	won sudcoreani	1 564,26
ISK	corone islandesi		ZAR	rand sudafricani	9,5642
NOK	corone norvegesi	8,0695	CNY	renminbi Yuan cinese	9,3783
BGN	lev bulgari	1,9558	HRK	kuna croata	7,3275
CZK	corone ceche	24,440	IDR	rupia indonesiana	12 574,79
EEK	corone estoni	15,6466	MYR	ringgit malese	4,3473
HUF	fiorini ungheresi	273,63	PHP	peso filippino	60,944
LTL	litas lituani	3,4528	RUB	rublo russo	42,3188
LVL	lats lettoni	0,7095	THB	baht thailandese	42,014
PLN	zloty polacchi	3,9077	BRL	real brasiliano	2,3213
RON	leu rumeni	4,2799	MXN	peso messicano	17,4022
TRY	lire turche	1,9762	INR	rupia indiana	62,2140

<sup>(1)</sup> Fonte: tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

**Parere del comitato consultivo in materia di pratiche restrittive e posizioni dominanti nella riunione del 15 aprile 2010 in relazione ad un progetto di decisione sul caso COMP/39.317 — E.ON Gas**

**Relatore: Polonia**

(2010/C 278/04)

1. Il comitato consultivo condivide le riserve espresse dalla Commissione nel progetto di decisione trasmesso al comitato consultivo il 26 marzo 2010 a norma dell'articolo 102 del trattato e dell'articolo 54 dell'accordo SEE.
  2. Il comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che il procedimento possa essere chiuso mediante una decisione ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio.
  3. Il comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che gli impegni proposti da E.ON AG siano adeguati, necessari e proporzionati.
  4. Il comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che, alla luce degli impegni che E.ON AG propone di assumersi, non sussistano più motivi di intervento da parte della Commissione, fatte salve le disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio.
  5. Il comitato consultivo raccomanda la pubblicazione del presente parere nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
-

**Relazione finale del consigliere-auditore <sup>(1)</sup> relativa al caso COMP/39.317 — E.ON Gas**

(2010/C 278/05)

Il progetto di decisione presentato alla Commissione riguarda il presunto abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 102 del TFUE da parte dell'impresa energetica tedesca E.ON AG e delle sue consociate E.ON Ruhrgas e E.ON Gastransport GmbH (in appresso denominate collettivamente «E.ON»). Esprime preoccupazione che E.ON possa aver rifiutato le prenotazioni a lungo termine sul proprio sistema di trasporto del gas. L'impresa si è riservata grosse parti delle capacità d'entrata continue sulla sua rete di trasmissione del gas. Tali pratiche possono determinare una preclusione del mercato ai concorrenti che cercano di trasportare e vendere gas ai clienti connessi alla rete E.ON, causando quindi una restrizione della concorrenza sui mercati della fornitura di gas a valle.

La Commissione ha avviato il procedimento al fine di adottare una decisione in base al capitolo III del regolamento (CE) n. 1/2003 <sup>(2)</sup> e il 22 dicembre 2009 ha adottato una valutazione preliminare a norma dell'articolo 9, paragrafo 1. Le successive discussioni con i servizi della Commissione hanno indotto E.ON a presentare impegni nel gennaio 2010. Sulla base di questi impegni, E.ON garantisce sostanzialmente una immediata e considerevole cessione di capacità di entrata sia per gas ad alto potere calorifico (gas H) sia per gas a basso potere calorifico (gas L), come pure una riduzione a lungo termine della sua capacità di prenotazione per entrambe le reti di gas da applicare al più tardi il 1° ottobre 2015. A tale proposito E.ON ha accettato di commercializzare le capacità emesse, inizialmente per i primi due anni e successivamente per la durata residua dell'impegno. Inoltre, E.ON si è impegnata a cedere una quantità proporzionale di capacità di uscita adiacenti ai punti d'ingresso dove esista una carenza di tali capacità e dove allo stesso tempo si disponga di riserve significative di capacità di uscita.

Il 22 gennaio 2010 la Commissione ha pubblicato una comunicazione sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, a norma dell'articolo 27, paragrafo 4, nella quale sintetizzava le preoccupazioni espresse e gli impegni proposti e invitava i terzi interessati a presentare le loro osservazioni entro un mese. In totale sono state ricevute 20 risposte inviate dalle parti interessate, in particolare da concorrenti, associazioni industriali dei fornitori di gas e clienti come pure da regolatori nazionali.

La Commissione ha comunicato i risultati del test di mercato a E.ON. L'impresa ha reagito alle preoccupazioni espresse presentando una proposta riveduta di impegni il 24 marzo 2010.

La Commissione è adesso giunta alla conclusione che, alla luce degli impegni finali, e fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 2, il procedimento può essere concluso.

E.ON ha inviato una dichiarazione alla Commissione nella quale riconosceva di aver avuto sufficiente accesso alle informazioni che riteneva necessarie per proporre impegni volti a dissipare i dubbi espressi dalla Commissione.

Il consigliere-auditore non ha ricevuto altre richieste o osservazioni relative al presente caso da parte di E.ON o di terzi.

Alla luce di quanto sopra, il consigliere-auditore ritiene che nel caso in oggetto sia stato rispettato il diritto delle parti di essere sentite.

Bruxelles, 16 aprile 2010.

Michael ALBERS

<sup>(1)</sup> A norma degli articoli 15 e 16 della decisione 2001/462/CE, CECA della Commissione, del 23 maggio 2001, relativa al mandato dei consiglieri-auditori per taluni procedimenti in materia di concorrenza — GU L 162 del 19.6.2001, pag. 21.

<sup>(2)</sup> In appresso, tutti gli articoli citati si riferiscono al regolamento (CE) n. 1/2003.

**Sintesi della decisione della Commissione****del 4 maggio 2010****relativa a un procedimento a norma dell'articolo 102 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dell'articolo 54 dell'accordo SEE****(Caso COMP/39.317 — E.ON Gas)***[notificata con il numero C(2010) 2863 definitivo]***(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2010/C 278/06)

Il 4 maggio 2010 la Commissione ha adottato una decisione relativa a un procedimento a norma dell'articolo 102 del TFUE. Conformemente al disposto dell'articolo 30 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio <sup>(1)</sup>, la Commissione con la presente pubblicazione divulga i nomi delle parti interessate e il contenuto essenziale della decisione, comprese le sanzioni irrogate, tenuto conto del legittimo interesse delle imprese alla protezione dei loro segreti aziendali. Una versione non riservata della decisione figura sul sito Internet della Direzione generale della Concorrenza al seguente indirizzo:

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

- (1) La decisione allegata riguarda E.ON AG, Germania, le sue consociate E.ON Ruhrgas AG e E.ON Gastransport GmbH nonché le consociate controllate da queste ultime (denominate collettivamente «E.ON»). L'adozione della presente decisione renderà vincolanti gli impegni proposti da E.ON al fine di risolvere i problemi di concorrenza emersi in seguito ad indagini effettuate dalla Commissione sui mercati tedeschi del gas.

E.ON può raggiungere tali soglie restituendo capacità al gestore del sistema di trasporto, attraverso misure per aumentare la capacità della rete o avviando cooperazioni nel settore di mercato per aumentare il volume totale delle capacità sulla sua rete. E.ON si impegna a non superare tali soglie fino al 2025.
- (2) La Commissione temeva che, precludendo l'accesso alla capacità di ingresso nella sua rete di trasmissione del gas, E.ON potesse aver abusato della propria posizione dominante, sui mercati del trasporto del gas nell'ambito della sua rete del gas L e nel settore di mercato del gas H di NetConnect Germany ai sensi dell'articolo 102 del TFUE.
- (3) Ciò sarebbe potuto avvenire per mezzo di prenotazioni a lungo termine sulla rete di trasmissione di E.ON tali da precludere l'accesso ai concorrenti. E.ON ha prenotato grosse parti delle capacità d'entrata continue disponibili e liberamente assegnabili sulla sua rete di trasmissione, secondo la valutazione preliminare, avrebbe impedito ai concorrenti di trasportare gas nella sua rete e ai clienti collegati ad essa. In tal modo E.ON avrebbe ristretto la concorrenza sui mercati della fornitura di gas a valle.
- (4) E.ON ha proposto una serie di impegni per rispondere alle preoccupazioni della Commissione. In una prima fase, E.ON ha proposto di liberare capacità d'entrata continue e liberamente assegnabili sulla sua rete di trasmissione entro ottobre 2010 per un volume di 17,8 GWh/h. In una seconda fase, E.ON ridurrà ulteriormente la sua parte complessiva di prenotazioni di capacità d'entrata continua e liberamente assegnabile nel settore di mercato del gas H (NetConnect Germany) fino al 50 % entro ottobre 2015 e, per quanto riguarda la rete del gas L, fino al 64 % entro ottobre 2015.
- (5) Gli impegni definitivi sono sufficienti per fugare i timori iniziali della Commissione, senza essere sproporzionati. Gli impegni definitivi sono idonei a eliminare le riserve della Commissione relative alla concorrenza espresse nella valutazione preliminare. La riduzione delle parti di capacità d'entrata continua e liberamente assegnabile e la durata di tali impegni garantiranno ai concorrenti e ai nuovi fornitori di poter diventare attivi rapidamente e in maniera durevole nei mercati di fornitura del gas a valle. Gli impegni definitivi proposti da E.ON sono altresì necessari in quanto non esistono misure alternative in grado di fugare i timori espressi dalla Commissione con la stessa efficacia della cessione di capacità proposta. In realtà, solo una cessione della capacità di trasporto può porre rimedio alla preclusione dell'accesso alle infrastrutture di trasporto necessarie. In considerazione dell'elevata quota di capacità di entrata detenuta da E.ON sui mercati interessati e della lunga durata delle prenotazioni, gli impegni definitivi sono necessari anche in termini di portata. Non meno importante, dato l'elevato numero di clienti connesso alla rete E.ON di trasporto del gas e i potenziali gravi pregiudizi per questi clienti, gli impegni definitivi sono da considerarsi adeguati e proporzionati.
- (6) Nell'ambito della decisione si rileva che, alla luce degli impegni proposti, non sussistono più motivi per un intervento da parte della Commissione e che il procedimento può essere chiuso, fatte salve le disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1/2003.

<sup>(1)</sup> GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1.

- (7) Il 15 aprile 2010, è stato consultato il comitato consultivo in materia di intese e di posizioni dominanti il quale ha espresso parere favorevole. Il consigliere-auditore ha presentato la sua relazione finale il 16 aprile 2010.
-

**Parere del comitato consultivo in materia di accordi restrittivi e posizioni dominanti formulato nella riunione del 9 luglio 2010 relativo a un progetto di decisione concernente il caso COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)**

**Relatore: Austria**

(2010/C 278/07)

1. Il comitato consultivo condivide le preoccupazioni espresse dalla Commissione nel progetto di decisione trasmesso al comitato consultivo il 25 giugno 2010 a norma dell'articolo 101 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e dell'articolo 53 dell'accordo SEE.
  2. Il comitato consultivo concorda con la Commissione nel ritenere che il procedimento possa essere chiuso mediante una decisione ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio.
  3. Il comitato consultivo concorda con la Commissione sul fatto che gli impegni che British Airways, American Airlines e Iberia si sono offerte di assumere sono adeguati, necessari e proporzionati.
  4. Il comitato consultivo concorda con la Commissione sul fatto che, alla luce degli impegni che British Airways, American Airlines e Iberia si sono offerte di assumere, l'intervento della Commissione non è più giustificato, fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1/2003.
  5. Il comitato consultivo chiede alla Commissione di tener conto di tutti gli altri punti sollevati durante la discussione.
  6. Il comitato consultivo raccomanda la pubblicazione del presente parere nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
-

**Relazione finale del consigliere-auditore<sup>(1)</sup> relativa al caso COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)**

(2010/C 278/08)

**1. Contesto**

Il caso in esame riguarda British Airways Plc. («BA»), American Airlines Inc. («AA») e Iberia Líneas Aéreas de España, SA («IB») (in appresso denominate «le parti»).

Nel giugno 2008 le parti hanno annunciato l'intenzione di costituire una impresa comune (joint venture) per la ripartizione delle entrate concernente tutti i loro servizi di trasporto aereo di passeggeri sulle rotte transatlantiche. L'accordo prevede un'ampia cooperazione tra le parti su tali rotte che comprende il coordinamento a livello di prezzi, capacità e orari nonché la ripartizione delle entrate. Il 25 luglio 2008 la Commissione ha avviato un'indagine d'ufficio in relazione all'annunciata cooperazione. Il 30 gennaio 2009 Virgin Atlantic ha presentato una denuncia formale in merito a tale caso.

Il progetto di decisione presentato alla Commissione riguarda le preoccupazioni in materia di concorrenza sollevate ai sensi dell'articolo 101 del TFUE dall'accordo concluso da BA, AA e IB.

**2. Procedura scritta**

La Commissione ha avviato un procedimento formale e ha successivamente adottato, in data 29 settembre 2009, una comunicazione degli addebiti a seguito delle indagini. Le parti hanno potuto esaminare il fascicolo e hanno avuto a loro disposizione una «sala dati» in modo da poter consultare tutti i dati econometrici utilizzati nella comunicazione degli addebiti.

Tutte le parti hanno chiesto ed ottenuto una proroga dei termini entro i quali erano tenute a presentare le loro risposte alla comunicazione degli addebiti e le hanno presentate entro il nuovo termine fissato per il 9 dicembre 2009.

Nel corso della procedura sono state ammesse quattro parti interessate che hanno ricevuto una versione non riservata della comunicazione degli addebiti e sono state invitate dalla Commissione a presentare osservazioni.

Non essendone stata fatta richiesta, non è stata organizzata un'audizione orale.

Nelle loro risposte, le parti hanno contestato l'idea che l'accordo sollevi preoccupazioni sul piano della concorrenza, ma successivamente hanno iniziato a discutere con i servizi della Commissione sugli impegni da assumere eventualmente per sciogliere le preoccupazioni espresse nella comunicazione degli addebiti.

La Commissione ha dato l'avvio a un test informale di mercato sui primi impegni proposti dalle parti il 25 gennaio 2010 inviando domande di informazione alle 11 terze parti, segnatamente dieci altri vettori aerei e il coordinatore delle bande orarie presso l'aeroporto Heathrow di Londra. Gli impegni proposti si riferiscono alle sei rimanenti tratte interessate, vale a dire Londra-Dallas, Londra-Boston, Londra-Miami, Londra-Chicago, Londra-New York e Madrid-Miami. Tali impegni comprendono misure correttive in termini di slot, sotto forma di locazioni su quattro di queste tratte nonché accordi speciali relativi a quote parte («feed» agreements), accordi interlinea («fare combinability») e programmi di fidelizzazione su tutte le tratte. Per gli impegni proposti si prevede una durata di dieci anni.

Tutti coloro che sono stati interpellati per il test informale di mercato hanno presentato una risposta di cui le parti hanno ricevuto una versione non riservata. Alla luce di tali risposte, BA, AA e IB hanno proposto impegni rivisti il 26 febbraio 2010.

Il 10 marzo 2010 la Commissione ha pubblicato una comunicazione sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, a norma dell'articolo 27, paragrafo 4<sup>(2)</sup>, nel quale sintetizzava il caso e gli impegni rivisti e invitava i terzi interessati a presentare le loro osservazioni entro un mese. In totale, sono state ricevute cinque risposte, principalmente da altri vettori aerei e associazioni turistiche.

<sup>(1)</sup> A norma degli articoli 15 e 16 della decisione della Commissione 2001/462/CE, CECA del 23 maggio 2001, relativa al mandato dei consiglieri-auditori per taluni procedimenti in materia di concorrenza, GU L 162 del 19.6.2001, pag. 21.

<sup>(2)</sup> In appresso, tutti gli articoli citati si riferiscono al regolamento (CE) n. 1/2003.

La Commissione ha informato sui risultati del test di mercato le parti che hanno presentato ulteriori informazioni.

Il 18 maggio 2010 la Commissione ha informato, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 773/2004, la Virgin Atlantic di aver concluso in via preliminare che, qualora gli impegni proposti dalle parti fossero stati resi vincolanti conformemente all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1/2003, l'Unione europea non avrebbe avuto un grado di interesse sufficiente per realizzare un'ulteriore indagine sulla presunta infrazione. Il 15 giugno 2010 Virgin Atlantic ha presentato ulteriori impegni.

Il 25 giugno 2010 le parti hanno inserito un'altra modifica negli impegni precedentemente proposti e l'hanno presentata alla Commissione.

La Commissione è adesso giunta alla conclusione che, alla luce degli impegni finali, e fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 2, il procedimento può essere concluso.

Le parti hanno dichiarato alla Commissione di aver avuto sufficiente accesso alle informazioni che ritenevano necessarie per proporre impegni volti a dissipare i dubbi espressi dalla Commissione.

Il consigliere-auditore non ha ricevuto altre richieste o osservazioni relative al presente caso dalle parti o da terzi.

Alla luce di quanto precede e tenuto conto del fatto che non è ancora stata presa una decisione in merito al fatto di respingere o meno la denuncia, il consigliere-auditore ritiene che nel caso in oggetto sia stato rispettato il diritto delle parti di essere sentite.

Bruxelles, 12 luglio 2010.

Michael ALBERS

---

**Sintesi della decisione della Commissione****del 14 luglio 2010****relativa a un procedimento a norma dell'articolo 101 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dell'articolo 53 dell'accordo SEE****[Caso COMP/39.596 — British Airways/American Airlines/Iberia (BA/AA/IB)]***[notificata con il numero C(2010) 4738]***(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2010/C 278/09)

Il 14 luglio 2010 la Commissione ha adottato una decisione concernente un procedimento ai sensi dell'articolo 101 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Conformemente alle disposizioni dell'articolo 30 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio <sup>(1)</sup>, la Commissione con la presente pubblicazione indica i nomi delle parti interessate ed il contenuto essenziale della decisione, tenuto conto del legittimo interesse delle imprese a che non vengano divulgati segreti aziendali.

(1) Il caso riguarda gli accordi tra British Airways Plc. («BA»), American Airlines Inc. («AA») e Iberia Líneas Aéreas de España S.A. («IB») diretti a costituire una impresa comune (*joint venture*) per la ripartizione delle entrate concernente tutti i loro servizi di trasporto aereo di passeggeri sulle rotte tra l'Europa e il Nord America (in appresso: «rotte transatlantiche»). Gli accordi prevedono un'ampia cooperazione tra le parti sulle rotte transatlantiche che comprende il coordinamento a livello di prezzi, capacità e orari nonché la ripartizione delle entrate.

**1. Riserve preliminari sotto il profilo della concorrenza**

(2) In data 8 aprile 2009 la Commissione ha avviato contro BA, AA e IB il procedimento di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 773/2004 <sup>(2)</sup>, al fine di adottare una decisione ai sensi del capo III del regolamento (CE) n. 1/2003.

(3) Il 29 settembre 2009, nella comunicazione degli addebiti di cui all'articolo 27 del regolamento (CE) n. 1/2003 e all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 773/2004, la Commissione ha espresso un parere preliminare secondo cui gli accordi delle parti limiterebbero la concorrenza su determinate rotte transatlantiche. Dopo avere esaminato la risposta delle parti alla comunicazione degli addebiti e altri elementi nuovi, la Commissione ha confermato le riserve sotto il profilo della concorrenza espresse in via preliminare in relazione a sei rotte transatlantiche: Londra-Dallas [mercati premium <sup>(3)</sup> e non premium <sup>(4)</sup>], Londra-Boston (mercati premium e non premium), Londra-Miami (mercati premium e non premium), Londra-Chicago (mercati premium), Londra-New York (mercati premium) e Madrid-Miami (mercati premium).

(4) La Commissione ha ritenuto in via provvisoria che si verificherebbero effetti anticoncorrenziali reali o potenziali dovuti alla restrizione della concorrenza tra le parti sulle tratte summenzionate. Su tali tratte, la posizione delle parti era particolarmente forte ed erano presenti notevoli barriere all'ingresso e all'espansione, quali in particolare la mancanza di slot nelle ore di punta negli aeroporti londinesi di Heathrow e Gatwick e negli aeroporti Newark e JFK di New York, il vantaggio conferito alle parti per quanto riguarda le frequenze, l'accesso limitato alle coincidenze e la posizione dominante delle parti in termini di programmi Frequent Flyer. Gli accordi eliminerebbero la concorrenza tra BA, AA e IB, che i concorrenti non sarebbero in grado di ristabilire sulle tratte in questione.

(5) Inoltre, la Commissione ha concluso in via provvisoria che si sarebbero probabilmente verificati effetti anticoncorrenziali a causa della limitazione della concorrenza tra le parti degli accordi e parti terze. Di conseguenza, sulle tratte Londra-Chicago e Londra-Miami, gli accordi darebbero luogo a ulteriori effetti anticoncorrenziali reali o potenziali in quanto le parti limitano l'accesso dei concorrenti al traffico di transito, che riveste un'importanza fondamentale per le operazioni su queste rotte transatlantiche.

**2. Decisione relativa agli impegni**

(6) BA, AA e IB hanno proposto di assumere impegni per ovviare alle riserve preliminari sotto il profilo della concorrenza espresse dalla Commissione.

(7) Il 10 marzo 2010 è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* un avviso a norma dell'articolo 27, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1/2003, che sintetizzava le riserve della Commissione e gli impegni proposti, e invitava i terzi interessati a presentare osservazioni sugli impegni. In data 15 aprile 2010 la Commissione ha informato le parti in merito alle osservazioni formulate da

<sup>(1)</sup> GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 123 del 27.4.2004, pag. 18.

<sup>(3)</sup> Che comprendono i servizi di trasporto aereo di passeggeri relativi a tutte le classi di cabina e di prezzo, tranne quelli relativi alla classe economica con restrizioni (ossia almeno i servizi di prima classe e di classe business).

<sup>(4)</sup> Che comprendono i servizi di trasporto aereo di passeggeri relativi alla classe economica con restrizioni.

- terzi. Il 12 maggio 2010, e da ultimo il 25 giugno 2010, le parti hanno presentato impegni modificati, riveduti alla luce delle osservazioni ricevute dai terzi.
- (8) Con decisione del 14 luglio 2010 ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1/2003, la Commissione ha reso tali impegni vincolanti per BA, AA e IB. Gli impegni principali possono essere sintetizzati come segue.
- (9) In primo luogo, le parti hanno proposto di mettere a disposizione slot negli aeroporti di Londra Heathrow o Londra Gatwick, a scelta dei concorrenti, per consentire a questi ultimi di operare fino a 21 frequenze settimanali supplementari senza scalo sulla tratta Londra-New York, 14 sulla tratta Londra-Boston, 7 sulla tratta Londra-Dallas e 7 sulla tratta Londra-Miami. Sulla tratta Londra-New York, le parti hanno anche proposto di fornire ai concorrenti autorizzazioni operative corrispondenti per l'aeroporto JFK di New York.
- (10) In secondo luogo, le parti hanno proposto di concludere con i concorrenti accordi di combinabilità delle tariffe sulle tratte di interesse. Tali accordi prevedono la possibilità, per i vettori interessati e le agenzie di viaggio, di offrire un volo di andata e ritorno composto da un servizio transatlantico senza scalo operato da tale vettore interessato e da un servizio senza scalo nella direzione opposta operato dalle parti.
- (11) In terzo luogo, le parti hanno offerto di concludere con i concorrenti accordi speciali di prorata sulle tratte di interesse. Tali accordi consentono ai vettori interessati di ottenere dalle parti condizioni favorevoli per il trasporto di passeggeri in attesa di coincidenza su voli operati dalle parti sulle rotte a breve raggio in Europa e Nord America (e altri paesi selezionati) al fine di «alimentare» i propri servizi transatlantici sulle tratte di interesse.
- (12) In quarto luogo, le parti hanno proposto di aprire i propri Programmi Frequent Flyer sulle tratte di interesse ad un concorrente che avvia o espande un servizio sulla tratta e non dispone di un proprio programma equivalente.
- (13) In quinto luogo, le parti hanno offerto di trasmettere periodicamente alla Commissione i dati relativi alla loro cooperazione.
- (14) Nell'ambito della decisione si rileva che, alla luce degli impegni resi vincolanti per BA, AA e IB, non sussistono più motivi per un intervento da parte della Commissione. La decisione sarà vincolante per un periodo complessivo di dieci anni a partire dalla data dell'adozione.
- (15) Il 9 luglio 2010, il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti ha emesso parere favorevole. Il consigliere-auditore ha presentato la sua relazione finale il 12 luglio 2010.
-

**Nomina del consigliere-auditore**

(2010/C 278/10)

L'8 settembre 2010 la Commissione ha nominato Wouter WILS consigliere-auditore, in conformità all'articolo 1 della decisione della Commissione, del 23 maggio 2001, relativa al mandato dei consiglieri-auditori per taluni procedimenti in materia di concorrenza (GU L 162 del 19.6.2001, pag. 21).

---

## INFORMAZIONI PROVENIENTI DAGLI STATI MEMBRI

**Comunicazione della Commissione a norma dell'articolo 17, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità**

**Bando di gara per l'esercizio di servizi aerei di linea in conformità degli oneri di servizio pubblico**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2010/C 278/11)

Stato membro	Francia
Rotta interessata	Aurillac-Parigi (Orly)
Periodo di validità del contratto	1 <sup>o</sup> giugno 2011-31 maggio 2015
Termine ultimo per l'invio delle candidature e delle offerte	— per le candidature (1 <sup>a</sup> fase): 29 novembre 2010 (17,30 ora locale) — per le offerte (2 <sup>a</sup> fase): 10 gennaio 2011 (17,30 ora locale)
Indirizzo presso il quale è possibile ottenere il testo del bando di gara e qualsivoglia informazione e/o documentazione pertinente correlata alla gara d'appalto e all'onere di servizio pubblico	Conseil général du Cantal Service des Transports 28 avenue Gambetta 15015 Aurillac Cedex FRANCE  Sig.ra Thai-Duc Anh-Thu Service des Transports  Tel. +33 0471462249 Fax +33 0471465982 E-mail: servicetransports@cg15.fr

## V

(Avvisi)

## PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

## COMMISSIONE EUROPEA

## INVITO A PRESENTARE PROPOSTE — EACEA/32/10

**Tempus IV — Riforma dell'istruzione superiore mediante la cooperazione universitaria internazionale**

(2010/C 278/12)

**1. Obiettivi e descrizione**

La quarta fase del programma Tempus riguarda il periodo dal 2007 al 2013.

Il programma avrà lo scopo generale di contribuire a promuovere la cooperazione nel settore dell'istruzione superiore tra gli Stati membri dell'Unione europea (UE) e i paesi partner confinanti. Il programma contribuirà in particolare a promuovere la convergenza volontaria con gli sviluppi europei nel settore dell'istruzione superiore secondo i principi della strategia Europa 2020, del quadro strategico per la cooperazione europea nel settore dell'istruzione e della formazione («ET 2020») e del processo di Bologna.

L'obiettivo del presente invito a presentare proposte consiste nel promuovere la cooperazione multilaterale tra gli istituti d'istruzione superiore, gli enti pubblici e le organizzazioni degli Stati membri dell'UE e dei paesi partner concentrandosi sulla riforma e sulla modernizzazione dell'istruzione superiore.

L'Agenzia esecutiva per l'istruzione, gli audiovisivi e la cultura («l'Agenzia»), avvalendosi dei poteri che le sono stati conferiti dalla Commissione europea («la Commissione»), è responsabile della gestione del presente invito a presentare proposte.

**2. Candidati ammissibili**

Per essere ammessi a partecipare all'attribuzione di un sussidio, i candidati devono essere persone giuridiche («organismi dotati di personalità giuridica») legalmente stabilite da più di cinque anni nell'Unione europea o nei paesi partner di Tempus.

I candidati per i progetti comuni devono essere istituti d'istruzione superiore pubblici o privati riconosciuti dallo Stato ovvero associazioni, organizzazioni o reti di istituti d'istruzione superiore impegnate nella promozione, nel miglioramento e nella riforma dell'istruzione superiore.

I candidati per le misure strutturali devono essere organismi dotati di personalità giuridica secondo quanto indicato in precedenza per i progetti comuni ovvero organizzazioni nazionali o internazionali di rettori, insegnanti o studenti.

Gli istituti e le organizzazioni che possono partecipare al programma Tempus in qualità di partner/cobeneficiari comprendono gli istituti e le organizzazioni d'istruzione superiore e le organizzazioni e gli istituti non accademici, come ad esempio le organizzazioni non governative, le aziende, le industrie e gli enti pubblici.

Questi istituti e organizzazioni devono avere la loro sede nei seguenti quattro gruppi di paesi ammessi a partecipare:

- i 27 Stati membri dell'Unione europea,
- 4 paesi dei Balcani occidentali: Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Serbia e Kosovo <sup>(1)</sup>,

<sup>(1)</sup> Sotto gli auspici delle Nazioni Unite, nell'ambito della risoluzione 1244 del Consiglio di sicurezza dell'ONU del 10 giugno 1999.

- 17 paesi che si trovano nella zona a sud e a est dell'Unione europea: Algeria, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Libia, Marocco, il territorio palestinese occupato, Siria, Tunisia, Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Georgia, Moldova, Federazione russa e Ucraina,
- 5 repubbliche dell'Asia centrale: Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turkmenistan e Uzbekistan.

### 3. Attività ammissibili e durata

I due principali strumenti di cooperazione previsti dal presente invito a presentare proposte Tempus sono:

- progetti comuni: progetti con un'impostazione «dal basso verso l'alto» indirizzati alla modernizzazione e alla riforma a livello istituzionale (universitario). I progetti comuni hanno lo scopo di favorire lo scambio di conoscenze tra le università, le organizzazioni e le istituzioni dell'UE e dei paesi partner e, se necessario, tra enti dei paesi partner,
- misure strutturali: progetti che hanno lo scopo di contribuire allo sviluppo e alla riforma dei sistemi d'istruzione superiore nei paesi partner oltre che di migliorare la loro qualità e pertinenza, e di aumentare la convergenza volontaria con gli sviluppi europei. Le misure strutturali riguarderanno gli interventi destinati a sostenere la riforma strutturale dei sistemi d'istruzione superiore e lo sviluppo di un quadro strutturale strategico a livello nazionale.

Nell'ambito del presente invito, possono essere finanziati progetti nazionali e multinazionali.

I progetti nazionali devono essere coerenti con le priorità nazionali stabilite in stretta collaborazione con le delegazioni dell'Unione europea e le autorità competenti dei paesi partner.

- Per i progetti nazionali, le proposte devono essere presentate da raggruppamenti di istituti di cui facciano parte:
  - almeno tre istituti d'istruzione superiore di un paese partner (nel caso di Montenegro e Kosovo, tenuto conto delle dimensioni ridotte del settore dell'istruzione superiore, sarà sufficiente una università),
  - almeno tre istituti di istruzione superiore dell'UE, ciascuno di un diverso Stato membro dell'UE.

I progetti multinazionali devono conformarsi alle priorità regionali che sono basate sulla politica dell'UE per la cooperazione con le regioni dei paesi partner individuate nei documenti strategici relativi ai paesi confinanti <sup>(1)</sup>, a quelli di preadesione all'UE <sup>(2)</sup> e dell'Asia centrale <sup>(3)</sup> e sono comuni a tutti i paesi partner in una regione specifica, o devono affrontare una priorità nazionale che sia comune a ciascuno dei paesi partner partecipanti.

- Per i progetti multinazionali, le proposte devono essere presentate da raggruppamenti di istituti di cui facciano parte:
  - almeno due istituti d'istruzione superiore, di ciascuno dei paesi partner partecipanti (minimo due paesi partner) coinvolti nella proposta (ad eccezione di Kosovo e Montenegro per ciascuno dei quali il requisito è un istituto d'istruzione superiore),
  - almeno tre istituti d'istruzione superiore, ciascuno di un diverso Stato membro dell'UE.

Per le misure strutturali è prevista una condizione aggiuntiva: il/i ministero/i responsabili dell'istruzione (superiore) dei paesi partner devono essere coinvolti come partner.

La durata massima dei progetti è di 24 mesi o di 36 mesi. Il periodo di eleggibilità dei costi dovrebbe iniziare il 15 ottobre 2011.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1638/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006, recante disposizioni generali che istituiscono uno strumento europeo di vicinato e partenariato; [http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj\\_1310\\_it.pdf](http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/oj_1310_it.pdf) strumento europeo di vicinato e partenariato, programma interregionale ENPI, documento di strategia 2007-2013 e programma indicativo 2007-2010; [http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi\\_interregional\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf)

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 1085/2006 del Consiglio, del 17 luglio 2006, che istituisce uno strumento di assistenza preadesione (IPA); [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/it/oj/2006/l\\_210/l\\_21020060731it00820093.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/it/oj/2006/l_210/l_21020060731it00820093.pdf) strumento di assistenza preadesione (IPA), documento indicativo di programmazione pluriennale (MIPD), 2008-2010, multibeneficiari; MIPD (2008-2010), riferimento C(2008) 3585 del 17 luglio 2008 [http://www.cc.cec/sg\\_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM\\_NATIVE\\_C\\_2008\\_3585\\_1\\_EN\\_ANNEXE.doc](http://www.cc.cec/sg_vista/cgi-bin/repository/getdoc/COMM_NATIVE_C_2008_3585_1_EN_ANNEXE.doc)

<sup>(3)</sup> L'UE e l'Asia centrale: strategia per un nuovo partenariato; Consiglio dell'Unione europea, 31 maggio 2007, 10113/07 [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/librairie/PDF/EU\\_CtrlAsia\\_EN-RU.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/EU_CtrlAsia_EN-RU.pdf)

#### 4. Criteri di assegnazione

Le candidature ammissibili per i progetti comuni e le misure strutturali saranno valutate da esperti esterni indipendenti. Si applicheranno i seguenti criteri di assegnazione:

- la chiarezza e la coerenza degli obiettivi del progetto, la loro rilevanza per le riforme dell'istruzione superiore (strategia Europa 2020, quadro strategico per la cooperazione europea nel settore dell'istruzione e della formazione («ET 2020» e processo di Bologna) nell'istituto o nel sistema del paese partner e la dimostrazione degli effetti del progetto su tali riforme (25 % del punteggio totale),
- la qualità del partenariato: capacità, esperienza e competenze riconosciute necessarie per svolgere tutti gli aspetti del programma di lavoro, adeguata distribuzione dei compiti, efficacia di comunicazione e cooperazione (20 % del punteggio totale),
- la qualità del contenuto e della metodologia applicata per quanto riguarda, tra l'altro, l'adeguatezza dei risultati del progetto e delle relative attività conformemente allo scopo e agli obiettivi specifici del progetto, la dimostrazione di una logica e solida capacità di programmazione (matrice del quadro logico e piano di lavoro) e la previsione di indicatori e criteri di riferimento per il controllo della qualità, la verifica e la gestione del progetto (25 % del punteggio totale),
- la sostenibilità o gli effetti duraturi del progetto sugli istituti, sui gruppi destinatari e/o sul sistema d'istruzione superiore, anche con riguardo alla divulgazione e allo valorizzazione dei risultati delle attività e del progetto (15 % del punteggio totale),
- il bilancio e l'efficacia dei costi, ivi inclusi il rispetto delle retribuzioni giornaliere nella programmazione del personale, l'acquisto delle apparecchiature adeguate, l'uso efficace dei periodi di mobilità, l'equa distribuzione del sussidio, la fattibilità dell'azione con il budget disponibile (15 % del punteggio totale).

#### 5. Bilancio e importi dei sussidi

Il bilancio indicativo riservato al cofinanziamento dei progetti nell'ambito del presente invito è pari a 48,7 Mio EUR.

Il contributo finanziario dell'Unione Europea non può superare il 90 % dell'importo totale dei costi rimborsabili. È richiesto un cofinanziamento di un minimo del 10 % dell'importo totale del costo rimborsabile.

L'ammontare minimo del sussidio per i progetti comuni e le misure strutturali sarà di 500 000 EUR. L'ammontare massimo del sussidio sarà di 1 500 000 EUR. Nel caso di Kosovo e Montenegro, l'ammontare minimo del sussidio per i progetti nazionali è fissato a 300 000 EUR per entrambi i tipi di progetti.

#### 6. Presentazione delle proposte e termine

Le candidature per la richiesta di sussidi devono essere compilate in inglese, francese o tedesco avvalendosi del modulo elettronico previsto, che sarà disponibile sul sito web dell'Agenzia: <http://eacea.ec.europa.eu/tempus>

I moduli elettronici per le candidature per i progetti comuni e per le misure strutturali debitamente compilati devono essere inviati al più tardi il 15 febbraio 2011 alle 12:00, ora di Bruxelles.

La candidatura presentata elettronicamente è considerata la copia di riferimento. Tuttavia, al fine di dare garanzie sia ai candidati sia all'Agenzia, e per presentare le informazioni complementari richieste, è necessario inviare per posta all'Agenzia una copia cartacea completa del modulo elettronico presentato, congiuntamente ai documenti supplementari (cfr. Linee guida per le candidature) entro il 15 febbraio 2011 (farà fede il timbro postale) al seguente indirizzo:

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

Le candidature inviate tramite fax o posta elettronica non saranno accettate.

## 7. Ulteriori informazioni

Le candidature devono essere conformi alle disposizioni previste nelle Linee guida per le candidature — Invito a presentare proposte EACEA/32/10, devono essere presentate utilizzando l'apposito modulo e devono contenere gli allegati pertinenti. Tali documenti sono reperibili su Internet al seguente indirizzo:

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

---

**Invito a manifestare il proprio interesse per il programma operativo ESPON 2013**

(2010/C 278/13)

Nell'ambito del programma ESPON 2013, un invito a manifestare il proprio interesse per il Knowledge Support System (KSS) verrà indetto il 23 novembre 2010.

Per ulteriori informazioni si prega di consultare regolarmente il sito: <http://www.espon.eu>

---

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA  
CONCORRENZA

COMMISSIONE EUROPEA

**Notifica preventiva di una concentrazione**

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

**Caso ammissibile alla procedura semplificata**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2010/C 278/14)

1. In data 1<sup>o</sup> ottobre 2010 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 e a seguito di un rinvio ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio <sup>(1)</sup>. Con tale operazione Alstom Holdings («Alstom», Francia), Russian Railways («RZD», Russia) e Ammonis Trading Limited, Latorio Holdings Limited e Mafrido Trading Limited (collettivamente «le imprese cipriote», Cipro) acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento comunitario sulle concentrazioni, il controllo comune di CJSC Transmashholding («TMH», Russia) mediante acquisto di quote.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:

- Alstom: gruppo di imprese che opera in tutto il mondo, prevalentemente nella produzione di attrezzature e nella fornitura di servizi per la generazione e la trasmissione di energia e nel trasporto ferroviario,
- RZD: impresa di trasporto ferroviario di proprietà statale e operatore ferroviario in Russia e in determinati Stati della CSI,
- le imprese cipriote: imprese di investimento finanziario le cui attività si limitano a detenere indirettamente quote di TMH,
- TMH: produttore di locomotive e materiale rotabile che opera principalmente in Russia e in alcuni Stati del SEE.

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento comunitario sulle concentrazioni. Tuttavia, si riserva la decisione definitiva al riguardo. Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento comunitario sulle concentrazioni <sup>(2)</sup>, il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per fax (+32 22964301), per e-mail all'indirizzo COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o per posta, indicando il riferimento COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH, al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale della Concorrenza  
Protocollo Concentrazioni  
J-70  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

<sup>(1)</sup> GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1 («il regolamento comunitario sulle concentrazioni»).

<sup>(2)</sup> GU C 56 del 5.3.2005, pag. 32 («la comunicazione sulla procedura semplificata»).

## ALTRI ATTI

## COMMISSIONE EUROPEA

**Pubblicazione della domanda di riconoscimento di una menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione**

(2010/C 278/15)

Ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione <sup>(1)</sup>, le domande di riconoscimento di menzioni tradizionali sono pubblicate nella Gazzetta ufficiale, serie C, per informare i terzi dell'esistenza della domanda rendendo possibile, in tal modo, la presentazione di obiezioni al riconoscimento e alla protezione della menzione tradizionale oggetto della domanda.

**PUBBLICAZIONE DI UNA DOMANDA DI RICONOSCIMENTO DI UNA MENZIONE TRADIZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 33 DEL REGOLAMENTO (CE) N. 607/2009 DELLA COMMISSIONE**

Data di ricevimento 22.6.2010

Numero di pagine 18

Lingua della domanda Inglese

Numero della pratica TDT-US-N0023

**Richiedente:** 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

**Denominazione:** SUR LIE

— menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 118 *duovicies*, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1234/2007.

**Lingua:**

— articolo 31, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione.

**Elenco delle denominazioni d'origine o delle indicazioni geografiche interessate:**

— denominazioni di origine protette.

**Categorie di prodotti vitivinicoli:**

— vino, vino spumante [Allegato XI *ter* del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio].

**Definizione:**

— pratica che consiste nel far invecchiare il vino sulla feccia dopo la fermentazione primaria.

---

<sup>(1)</sup> GU L 193 del 24.7.2009, pag. 60.

**Pubblicazione della domanda di riconoscimento di una menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione**

(2010/C 278/16)

Ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione <sup>(1)</sup>, le domande di riconoscimento di menzioni tradizionali sono pubblicate nella Gazzetta ufficiale, serie C, per informare i terzi dell'esistenza della domanda rendendo possibile, in tal modo, la presentazione di obiezioni al riconoscimento e alla protezione della menzione tradizionale oggetto della domanda.

**PUBBLICAZIONE DI UNA DOMANDA DI RICONOSCIMENTO DI UNA MENZIONE TRADIZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 33 DEL REGOLAMENTO (CE) N. 607/2009 DELLA COMMISSIONE**

Data di ricevimento 22.6.2010

Numero di pagine 16

Lingua della domanda Inglese

Numero della pratica TDT-US-N0024

**Richiedente:** 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

**Denominazione:** TAWNY

— menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 118 *duovicies*, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1234/2007.

**Lingua:**

— articolo 31, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione.

**Elenco delle denominazioni d'origine o delle indicazioni geografiche interessate:**

— denominazioni di origine protette.

**Categorie di prodotti vitivinicoli:**

— vino liquoroso [Allegato XI *ter* del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio].

**Definizione:**

— la denominazione «tawny» descrive un tipo di vino liquoroso degli Stati Uniti che viene invecchiato prima di essere imbottigliato. Al momento dell'imbottigliamento il vino ha un colore rosso-oro o «tawny». Il vino deve rispecchiare le caratteristiche di un attento invecchiamento, ossia avere perso gli aromi di frutta fresca ed avere acquisito quelli tipici della maturità. Molti di questi vini tuttavia presentano una freschezza fruttata, caratteristica del vino più giovane. Questo vino è solitamente ottenuto da un assemblaggio di vini di più annate, può subire un processo di affinamento in barili di rovere e raggiungere una maturità ottimale prima della vendita. L'alcolizzazione deve essere effettuata con acquisite di uve.

---

<sup>(1)</sup> GU L 193 del 24.7.2009, pag. 60.

**Pubblicazione della domanda di riconoscimento di una menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione**

(2010/C 278/17)

Ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione <sup>(1)</sup>, le domande di riconoscimento di menzioni tradizionali sono pubblicate nella Gazzetta ufficiale, serie C, per informare i terzi dell'esistenza della domanda rendendo possibile, in tal modo, la presentazione di obiezioni al riconoscimento e alla protezione della menzione tradizionale oggetto della domanda.

**PUBBLICAZIONE DI UNA DOMANDA DI RICONOSCIMENTO DI UNA MENZIONE TRADIZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 33 DEL REGOLAMENTO (CE) N. 607/2009 DELLA COMMISSIONE**

Data di ricevimento 22.6.2010  
Numero di pagine 16  
Lingua della domanda Inglese  
Numero della pratica TDT-US-N0025

**Richiedente:** 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

**Denominazione:** VINTAGE

— menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 118 *duovicies*, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1234/2007.

**Lingua:**

— articolo 31, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione.

**Elenco delle denominazioni d'origine o delle indicazioni geografiche interessate:**

— denominazioni di origine protette.

**Categorie di prodotti vitivinicoli:**

— vino, vino liquoroso [Allegato XI *ter* del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio].

**Definizione:**

— la denominazione «vintage», da sola o integrata in una descrizione quale «Vintage Character», descrive un tipo di vino statunitense nella cui elaborazione l'85 % della materia prima proviene da una sola vendemmia, indicata sull'etichetta. Se applicata ad un vino liquoroso statunitense, il vino è caratterizzato anche, in linea di massima, da un periodo di invecchiamento in bottiglia relativamente lungo ed è generalmente scuro, di corpo pieno e rotondo. In genere questi vini liquorosi degli Stati Uniti migliorano con l'invecchiamento in bottiglia o con la permanenza prolungata in cantina. L'alcolizzazione deve essere effettuata con acquavite di uve.

---

<sup>(1)</sup> GU L 193 del 24.7.2009, pag. 60.

**Pubblicazione della domanda di riconoscimento di una menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione**

(2010/C 278/18)

Ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione <sup>(1)</sup>, le domande di riconoscimento di menzioni tradizionali sono pubblicate nella Gazzetta ufficiale, Serie C, per informare i terzi dell'esistenza della domanda rendendo possibile, in tal modo, la presentazione di obiezioni al riconoscimento e alla protezione della menzione tradizionale oggetto della domanda.

**PUBBLICAZIONE DI UNA DOMANDA DI RICONOSCIMENTO DI UNA MENZIONE TRADIZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 33 DEL REGOLAMENTO (CE) N. 607/2009 DELLA COMMISSIONE**

Data di ricevimento 22.6.2010

Numero di pagine 15

Lingua della domanda Inglese

Numero della pratica TDT-US-N0026

**Richiedente:** 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

**Denominazione:** VINTAGE CHARACTER

— menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 118 *duovicies*, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 1234/2007

**Lingua:**

— articolo 31, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione

**Elenco delle denominazioni d'origine o delle indicazioni geografiche interessate:**

— denominazioni di origine protette

**Categorie di prodotti vitivinicoli:**

— vino, vino liquoroso [Allegato XI ter del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio]

**Definizione:**

— la denominazione «vintage», da sola o integrata in una descrizione quale «Vintage Character», descrive un tipo di vino statunitense nella cui elaborazione l'85 % della materia prima proviene da una sola vendemmia, indicata sull'etichetta. Se applicata ad un vino liquoroso statunitense, il vino è caratterizzato anche, in linea di massima, da un periodo di invecchiamento in bottiglia relativamente lungo ed è generalmente scuro, di corpo pieno e rotondo. In genere questi vini liquorosi degli Stati Uniti migliorano con l'invecchiamento in bottiglia o con la permanenza prolungata in cantina. L'alcolizzazione deve essere effettuata con acquavite di uve.

---

<sup>(1)</sup> GU L 193 del 24.7.2009, pag. 60.

**AIUTI DI STATO — REPUBBLICA ITALIANA****Aiuto di Stato C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl****Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2010/C 278/19)

Con lettera del 20 luglio 2010, riprodotta dopo la presente sintesi nella lingua facente fede, la Commissione ha comunicato all'Italia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE in relazione alla misura in oggetto.

Gli interessati possono presentare osservazioni in merito alla misura riguardo alla quale la Commissione avvia il procedimento entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale Concorrenza  
Protocollo Aiuti di Stato  
Ufficio: J-70, 3/225  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax +32 22961242

Dette osservazioni saranno comunicate all'Italia. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

**I. PROCEDIMENTO**

In data 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 per la costruzione di un terminal intermodale (ferrovia/strada) nella provincia di Trento.

**II. DESCRIZIONE DELLA MISURA RIGUARDO ALLA QUALE LA COMMISSIONE AVVIA IL PROCEDIMENTO**

La misura oggetto della notifica riguarda il finanziamento pubblico parziale per la costruzione di un terminal intermodale nella zona industriale di Lavis, destinato principalmente al trasporto ferroviario di carburanti liquidi. Obiettivo principale della misura è incoraggiare il trasporto ferroviario di merci nella provincia di Trento mediante la realizzazione di una rete ferroviaria adeguata. La misura intende anche ottenere benefici ambientali derivanti dal trasferimento del traffico merci dal trasporto stradale a quello ferroviario.

La Provincia autonoma di Trento, Rete Ferroviaria Italiana SpA, il Comune di Lavis e le società PO Trasporti Srl e Firmin Srl hanno stipulato un accordo quadro che stabilisce gli obblighi delle parti per la costruzione del terminal. I lavori di costruzione hanno avuto inizio nel 2003 e il terminal è diventato operativo nel 2009.

Con il finanziamento pubblico le autorità italiane intendono coprire una parte dei costi di investimento sostenuti da Firmin Srl. Firmin opera sul mercato della distribuzione di prodotti petroliferi liquidi destinati all'autotrazione e al riscaldamento. La società si occupa inoltre dell'installazione e della manuten-

zione di impianti e di attrezzature per la distribuzione di carburanti per conto terzi, compreso il servizio di assistenza per ottenere autorizzazioni e licenze.

**III. VALUTAZIONE**

La Commissione ha deciso di avviare il procedimento di indagine formale di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE relativamente alla misura oggetto della notifica.

A tutt'oggi, le autorità italiane non hanno fornito argomentazioni tali da far concludere che l'aiuto in questione ha un effetto di incentivazione.

Esse sostengono che i lavori sono iniziati il 29 aprile 2003 e che Firmin ha presentato la domanda di finanziamento del progetto prima dell'avvio di qualunque tipo di intervento. Affermano inoltre che, al momento dell'avvio dei lavori, il beneficiario e le autorità pubbliche avevano già discusso del potenziale finanziamento pubblico. Precisano altresì che i contratti stipulati dal beneficiario con la banca per la copertura dei costi di investimento menzionano la possibilità che Firmin riceva l'aiuto e definiscono la procedura di rimborso del prestito nell'ipotesi di ottenimento del sostegno pubblico. In questa fase, tuttavia, poiché tale clausola 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 l'affermazione delle autorità italiane in base alla quale l'aiuto avrebbe un effetto di incentivazione non possa esser considerata convincente.

Le autorità italiane, inoltre, non hanno fornito informazioni sufficienti per determinare l'importo dell'aiuto che sarà effettivamente concesso a Firmin. In particolare, in questa fase la Commissione non può escludere 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 operante in un'economia di mercato. In mancanza di tali informazioni, la Commissione non può determinare l'importo e l'intensità dell'aiuto.

#### TESTO DELLA LETTERA

«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) <sup>(1)</sup>.

#### 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
- 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 impegnava 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 impegnava 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).

<sup>(1)</sup> 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.

- (9) Il Comune di Lavis si impegnava principalmente ad assicurare la conformità dell'opera con il proprio strumento di programmazione territoriale.
- (10) Secondo l'accordo quadro, Firmin si impegnava principalmente a:
- a) acquistare il terreno e a metterlo gratuitamente a disposizione della Provincia;
  - b) 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;
  - c) 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;
  - d) costruire gli impianti e ad acquisire e installare le attrezzature necessarie:
    - i) sala pompe;
    - ii) tubazioni per trasferire i prodotti petroliferi dalla sala pompe ai serbatoi del deposito della società PO Trasporti Srl;
    - iii) 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;
    - iv) fari di illuminazione di tutto il piazzale raccordato, comprese le telecamere per il monitoraggio dell'intera area sia di notte che di giorno;
    - v) i necessari impianti di depurazione;
    - vi) impianto antincendio sull'intero scalo;
  - e) 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;
  - f) gestire e mantenere a proprie spese lo scalo per un periodo di 40 anni.
- (11) PO Trasporti Srl <sup>(2)</sup> possiede il deposito fiscale di cui al precedente punto 4. In base all'accordo quadro, essa si impegnava ad assicurare e a mantenere per almeno 40 anni un'adeguata capacità di deposito per prodotti petroliferi per riscaldamento, pari a 1 000 m<sup>3</sup>.

- (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:
- a) prestito di 2 500 000 EUR contratto il 31 marzo 2003;
  - b) prestito di 1 050 000 EUR contratto il 17 ottobre 2006;
  - c) 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:
- a) la legge n. 6/99 della Provincia di Trento;
  - b) 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 <sup>(3)</sup>. 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

<sup>(2)</sup> Dal 31 dicembre 2008 Firmin Srl ha rilevato PO Trasporti Srl.

<sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup>. 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 <sup>(5)</sup>.
- (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:
- per le operazioni intercorrenti fra la Provincia e Firmin, l'accesso e l'uso del terminal è consentito a titolo gratuito;
  - 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.

<sup>(4)</sup> 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.

<sup>(5)</sup> 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 <sup>(6)</sup> (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 %.

<sup>(6)</sup> GU L 214 del 9.8.2008.

#### 4. VALUTAZIONE DELL'AUIUTO

##### 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:
- essere concesso dallo Stato, ovvero mediante risorse statali;
  - favorire talune imprese o talune produzioni;
  - falsare o minacciare di falsare la concorrenza;
  - 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<sup>(7)</sup>. È sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza<sup>(8)</sup>. 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<sup>(9)</sup>. 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<sup>(10)</sup>, 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<sup>(11)</sup>, 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 <sup>(12)</sup> 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) <sup>(13)</sup> e sulla base dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento (CEE) n. 1107/70 (per i raccordi ferroviari) <sup>(14)</sup>.

(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

<sup>(12)</sup> 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.

<sup>(13)</sup> 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.

<sup>(14)</sup> 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.

all'articolo 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") <sup>(15)</sup> 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 <sup>(16)</sup> 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.

<sup>(15)</sup> GU C 184 del 22.7.2008.

<sup>(16)</sup> 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<sup>(17)</sup> 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<sup>(18)</sup>.

(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<sup>(19)</sup>. 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 %<sup>(20)</sup>.

(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

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

<sup>(18)</sup> 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.

<sup>(19)</sup> 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.

<sup>(20)</sup> 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")<sup>(21)</sup>, 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")<sup>(22)</sup>. 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.

<sup>(21)</sup> GU L 379 del 28.12.2006, pag. 5.

<sup>(22)</sup> 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    *Avvisi*

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

**Commissione europea**

2010/C 278/12	Invito a presentare proposte — EACEA/32/10 — Tempus IV — Riforma dell'istruzione superiore mediante la cooperazione universitaria internazionale .....	18
2010/C 278/13	Invito a manifestare il proprio interesse per il programma operativo ESPON 2013 .....	22

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

**Commissione europea**

2010/C 278/14	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.5879 — Alstom/RZD/Cypriot Companies/TMH) — Caso ammissibile alla procedura semplificata <sup>(1)</sup> .....	23
---------------	---	----

ALTRI ATTI

**Commissione europea**

2010/C 278/15	Pubblicazione della domanda di riconoscimento di una menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione .....	24
2010/C 278/16	Pubblicazione della domanda di riconoscimento di una menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione .....	25
2010/C 278/17	Pubblicazione della domanda di riconoscimento di una menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione .....	26
2010/C 278/18	Pubblicazione della domanda di riconoscimento di una menzione tradizionale ai sensi dell'articolo 33 del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione .....	27
2010/C 278/19	Aiuti di stato — Repubblica italiana — Aiuto di Stato C 17/10 (ex N 315/09) — Firmin Srl — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE <sup>(1)</sup> .....	28



<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

## PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2010 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 100 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + CD-ROM annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	770 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, CD-ROM mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), CD-ROM, 2 edizioni la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea non sono temporaneamente vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico CD-ROM multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Il formato CD-ROM sarà sostituito dal formato DVD nel 2010.

### Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_it.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.**

**Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>**



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea  
2985 Lussemburgo  
LUSSEMBURGO

IT