

Gazzetta ufficiale

L 123

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

54° anno
12 maggio 2011

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 453/2011 del Consiglio, del 4 maggio 2011, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di aldeide furanica originaria della Repubblica popolare cinese in seguito ad un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009** 1

- ★ **Regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione, del 5 maggio 2011, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» del sistema ferroviario transeuropeo ⁽¹⁾** 11

- Regolamento di esecuzione (UE) n. 455/2011 della Commissione, dell'11 maggio 2011, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli 68

- Regolamento di esecuzione (UE) n. 456/2011 della Commissione, dell'11 maggio 2011, recante modifica dei prezzi rappresentativi e dei dazi addizionali all'importazione per taluni prodotti del settore dello zucchero, fissati dal regolamento (UE) n. 867/2010, per la campagna 2010/11 70

Prezzo: 4 EUR

(segue)

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

IV Atti adottati prima del 1° dicembre 2009, in applicazione del trattato CE, del trattato UE e del trattato Euratom

★ Decisione dell'Autorità di vigilanza EFTA n. 343/09/COL, del 23 luglio 2009, sulle operazioni immobiliari relative agli appezzamenti nn. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32 effettuate dal comune di Time (Norvegia)	72
--	----

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 453/2011 DEL CONSIGLIO

del 4 maggio 2011

che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di aldeide furanica originaria della Repubblica popolare cinese in seguito ad un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio, del 30 novembre 2009, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea ⁽¹⁾ («regolamento di base»), in particolare l'articolo 11, paragrafi 2 e 5 e l'articolo 9, paragrafo 4,

vista la proposta presentata dalla Commissione europea («Commissione»), dopo aver sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

A. PROCEDURA

1. Misure in vigore

- (1) In seguito ad un'inchiesta antidumping («inchiesta iniziale»), il Consiglio ha istituito, con il regolamento (CE) n. 95/95 ⁽²⁾, un dazio antidumping definitivo in forma di un dazio specifico sulle importazioni di aldeide furanica originaria della Repubblica popolare cinese («RPC») («misure antidumping definitive»). L'aliquota del dazio specifico ammontava a 352 EUR/tonnellata.
- (2) In seguito ad un esame intermedio avviato nel maggio 1997 su richiesta di un esportatore cinese, le misure sono state confermate, mediante il regolamento (CE) n. 2722/1999 ⁽³⁾ del Consiglio, per un periodo di altri quattro anni.

- (3) Nell'aprile 2005, a seguito del riesame in previsione della scadenza, con il regolamento (CE) n. 639/2005 del Consiglio ⁽⁴⁾ le misure sono state prolungate per un periodo di altri cinque anni.

2. Domanda di riesame in previsione della scadenza

- (4) In seguito alla pubblicazione di un avviso di imminente scadenza delle misure antidumping definitive in vigore ⁽⁵⁾, il 28 gennaio 2010 la Commissione ha ricevuto una domanda di apertura di un riesame in previsione della scadenza di tali misure in conformità dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base. La domanda è stata presentata da due produttori dell'Unione, la Lenzing AG e la Tanin Sevnica kemična industrija d.d. («i richiedenti») che rappresentano una quota considerevole, in questo caso oltre il 50 %, della produzione di aldeide furanica nell'Unione.

- (5) La richiesta era motivata dal fatto che la scadenza delle misure potrebbe comportare il persistere del dumping e la reiterazione del pregiudizio nei confronti dell'industria dell'Unione («IU»).

3. Apertura di un riesame in previsione della scadenza

- (6) Avendo stabilito, dopo aver sentito il comitato consultivo, che esistevano elementi di prova sufficienti per l'apertura di un riesame in previsione della scadenza, il 27 aprile 2010 la Commissione ha annunciato, con un avviso pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁶⁾ («avviso di apertura»), l'apertura di un riesame in previsione della scadenza, in conformità dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base.

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 51.

⁽²⁾ GU L 15 del 21.1.1995, pag. 11.

⁽³⁾ GU L 328 del 22.12.1999, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 107 del 28.4.2005, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU C 16 del 22.1.2010, pag. 40.

⁽⁶⁾ GU C 107 del 27.4.2010, pag. 10.

4. Inchiesta

4.1. Periodo dell'inchiesta

- (7) L'inchiesta sulla probabilità del persistere del dumping ha riguardato il periodo compreso tra il 1° aprile 2009 e il 31 marzo 2010 («periodo dell'inchiesta di riesame» o «PIR»). L'esame delle tendenze significative per valutare il rischio della reiterazione del pregiudizio ha riguardato il periodo tra il 1° gennaio 2007 e la fine del periodo dell'inchiesta di riesame («il periodo considerato»).

4.2. Parti interessate dall'inchiesta

- (8) La Commissione ha ufficialmente informato dell'avvio del riesame i richiedenti, i produttori esportatori del paese interessato, gli importatori, gli utilizzatori notoriamente interessati e i rappresentanti del paese interessato.

- (9) Le parti interessate hanno avuto la possibilità di esprimere il loro punto di vista per iscritto e di chiedere un'audizione entro il termine fissato nell'avviso di apertura. Sono state sentite tutte le parti interessate che ne hanno fatto richiesta, dimostrando di avere particolari motivi per chiedere un'audizione.

4.3. Campionamento

- (10) Dato il numero relativamente elevato di produttori esportatori nella RPC, si è esaminata l'ipotesi di usare un campione ai sensi dell'articolo 17 del regolamento di base. Per consentire alla Commissione di decidere se il campionamento fosse necessario e, in tal caso, di selezionare un campione, le parti sopramenzionate sono state invitate a manifestarsi entro 15 giorni dall'apertura del riesame e a fornire alla Commissione le informazioni richieste nell'avviso di apertura. Dato che nessun produttore esportatore si è manifestato, non è stato necessario ricorrere al campionamento.

4.4. Verifica delle informazioni ricevute

- (11) La Commissione ha inviato questionari a tutte le parti notoriamente interessate e a quelle che si sono manifestate entro i termini stabiliti nell'avviso di apertura.

- (12) Hanno risposto al questionario i due produttori dell'Unione, un importatore/utilizzatore e un produttore del paese analogo, l'Argentina. Nessun produttore esportatore cinese ha collaborato all'inchiesta.

- (13) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie per valutare il rischio del persistere o della reiterazione del dumping e il conseguente pregiudizio, nonché l'interesse dell'Unione. Sono state effettuate verifiche presso le sedi delle seguenti parti interessate:

a) Produttori dell'Unione

— Lenzing AG, («Lenzing»), Austria

— Tanin Sevnica kemična industrija d.d. («Tanin»), Slovenia

b) Importatore/utilizzatore non collegato

— International Furan Chemicals BV («IFC»), Rotterdam

B. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

1. Prodotto in esame

- (14) Il prodotto in esame nell'ambito della presente inchiesta è lo stesso dell'inchiesta iniziale e dei successivi riesami di cui sopra ai considerando 1 e 3, cioè l'aldeide furanica originaria della RPC, attualmente classificata al codice NC 2932 12 00 («prodotto in esame»). L'aldeide furanica è detta anche 2-furaldeide o furfurolo.

- (15) L'aldeide furanica è un liquido giallo chiaro con un caratteristico odore pungente, ottenuto dalla lavorazione di vari tipi di residui agricoli. L'aldeide furanica ha due applicazioni principali: come solvente selettivo nella raffinazione del petrolio per la produzione di oli lubrificanti e come materia prima per la trasformazione in alcole furfurilico, utilizzato per la produzione di resine sintetiche per gli stampi da fonderia.

2. Prodotto simile

- (16) Come le precedenti, anche quest'ultima inchiesta ha dimostrato che l'aldeide furanica prodotta nella RPC ed esportata nell'Unione europea, quella prodotta e venduta sul mercato interno dell'Argentina, paese analogo, e quella fabbricata e venduta nell'Unione dai produttori dell'Unione presentano le stesse caratteristiche fisiche e chimiche fondamentali e sono destinate agli stessi usi. Di conseguenza, esse sono state considerate prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

C. PROBABILITÀ DEL PERSISTERE DEL DUMPING

- (17) A norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, è stato esaminato se la scadenza delle misure in vigore rischia di comportare il persistere o la reiterazione del dumping.

1. Aspetti generali

- (18) Dei 34 produttori esportatori cinesi conosciuti contattati al momento dell'apertura, nessuno ha cooperato all'inchiesta né ha fornito informazioni. Di conseguenza, i risultati riguardo alla probabilità del persistere o della reiterazione del dumping sotto illustrati hanno dovuto essere basati sui dati disponibili, in particolare sulle informazioni trasmesse dall'importatore/utilizzatore industriale che ha collaborato, sui dati di Eurostat, sulle statistiche ufficiali delle esportazioni della RPC e sulle informazioni contenute nella domanda di riesame.

2. Paese analogo

- (19) Dato che la RPC è un'economia in fase di transizione, il valore normale deve essere determinato, conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base, in base al prezzo o al valore costruito in un appropriato paese terzo ad economia di mercato («paese analogo») oppure al prezzo all'esportazione da tale paese terzo in altri paesi, compresa l'Unione, oppure, qualora ciò non sia possibile, su qualsiasi altra base equa, compreso il prezzo realmente pagato o pagabile nell'Unione per un prodotto simile, se necessario debitamente adeguato per includere un equo margine di profitto.
- (20) Come già nell'inchiesta iniziale, nell'avviso di apertura della presente inchiesta l'Argentina è stata proposta come adeguato paese analogo ai fini della determinazione del valore normale. Non sono state ricevute osservazioni, dopo la pubblicazione dell'avviso di apertura, sul paese analogo proposto.
- (21) Un produttore di aldeide furanica in Argentina ha cooperato all'inchiesta rispondendo al questionario. L'inchiesta ha mostrato che l'Argentina aveva un mercato competitivo per l'aldeide furanica, rifornito per circa il 90 % da produttori locali e per la restante parte da importazioni da paesi terzi. Il volume della produzione argentina costituisce più del 70 % del volume delle esportazioni cinesi nell'Unione del prodotto in esame destinato al perfezionamento attivo. Il mercato argentino è stato quindi considerato sufficientemente rappresentativo per la determinazione del valore normale per la RPC.
- (22) Si conclude pertanto, come nell'inchiesta iniziale, che l'Argentina costituisce un paese analogo appropriato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base.

3. Importazioni oggetto di dumping durante il PIR

3.1. Valore normale

- (23) A norma dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base, il valore normale è stato stabilito in base

alle informazioni ricevute dal produttore del paese analogo che ha cooperato, ossia sulla base dei prezzi pagati o pagabili sul mercato interno dell'Argentina da parte di acquirenti indipendenti, poiché si è constatato che le vendite sono avvenute nel corso di normali operazioni commerciali.

- (24) Pertanto il valore normale è stato calcolato come media ponderata dei prezzi delle vendite effettuate sul mercato interno ad acquirenti indipendenti dal produttore argentino che ha collaborato all'inchiesta.

- (25) È stato innanzitutto stabilito se il volume complessivo delle vendite interne del prodotto simile ad acquirenti indipendenti fosse rappresentativo ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento di base, cioè se corrispondesse ad almeno il 5 % del volume complessivo delle vendite del prodotto in esame esportato nell'Unione. Le vendite sul mercato interno del produttore argentino che ha cooperato sono state ritenute sufficientemente rappresentative durante il PIR.

- (26) La Commissione ha poi esaminato se le vendite sul mercato interno del prodotto simile potessero essere considerate come avvenute nell'ambito di normali operazioni commerciali ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento di base. A questo scopo è stata determinata per il prodotto simile venduto sul mercato argentino la percentuale di vendite remunerative effettuate ad acquirenti indipendenti durante il PIR. Dato che tutte le vendite del prodotto simile durante il PIR erano state remunerative, il valore normale è stato basato sulla media ponderata di tutte le vendite sul mercato interno.

3.2. Prezzo all'esportazione

- (27) Poiché nessuna società cinese esportatrice verso l'Unione ha cooperato all'inchiesta, i prezzi all'esportazione sono stati determinati in base agli elementi disponibili. Le informazioni fornite dall'importatore che ha cooperato all'inchiesta e i dati di Eurostat relativi alle importazioni nell'Unione del prodotto in esame sono stati ritenuti la base più adeguata. Benché per la maggior parte le importazioni fossero state effettuate in regime di perfezionamento attivo («RPA») (l'aldeide furanica cinese veniva trasformata in alcole furfurilico destinato all'esportazione), non vi era motivo di ritenere che esse non costituissero una base idonea per la determinazione dei prezzi all'esportazione.

3.3. Confronto

- (28) Ai fini di un equo confronto tra il valore normale e il prezzo all'esportazione, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base, si è tenuto debitamente conto, sotto forma di adeguamenti, di certe differenze nei costi di trasporto e di assicurazione, che incidono sulla comparabilità dei prezzi.

3.4. Margine di dumping

- (29) A norma dell'articolo 2, paragrafo 11, del regolamento di base, il margine di dumping è stato calcolato in base al confronto tra la media ponderata dei valori normali e la media ponderata dei prezzi all'esportazione, allo stesso stadio commerciale. Il confronto ha dimostrato l'esistenza di un dumping rilevante.

4. Andamento delle importazioni in caso di abrogazione delle misure

- (30) Dopo aver verificato l'esistenza di pratiche di dumping nel PIR, si è proceduto ad esaminare la probabilità di persistenza del dumping, ove le misure fossero abrogate. Dal momento che nessun produttore esportatore cinese ha collaborato alla presente inchiesta, le conclusioni sono state desunte, come previsto dall'articolo 18 del regolamento di base, dai dati disponibili, ossia le informazioni fornite dall'importatore che ha cooperato all'inchiesta, i dati di Eurostat, le statistiche ufficiali delle esportazioni della RPC e la domanda di riesame.
- (31) A tale proposito, sono stati analizzati i seguenti elementi: l'evoluzione delle importazioni della RPC verso l'UE in RPA, l'evoluzione delle esportazioni cinesi verso paesi terzi e la capacità inutilizzata dei produttori cinesi.

4.1. Andamento delle importazioni dalla RPC

- (32) Secondo le statistiche ufficiali cinesi sulle esportazioni, le esportazioni totali a livello mondiale del prodotto in esame dalla RPC sono aumentate del 117 % durante il periodo considerato. L'aumento è stato per lo più assorbito dai mercati degli Stati Uniti e di altri paesi terzi.
- (33) Quanto alle esportazioni verso l'Unione, secondo Eurostat e dati verificati sulle importazioni, occorre rilevare che, durante il PIR, per il 99,9 % tutte le importazioni del prodotto in esame dalla RPC verso l'Unione sono state effettuate a fini di perfezionamento attivo e per il restante 0,1 % per l'immissione in libera pratica. Nel 2007 e nel 2008 non ci sono state importazioni destinate all'immissione in libera pratica. Per l'eshaustività dei dati sono state prese in considerazione le importazioni destinate all'immissione in libera pratica; peraltro, viste la esigue quantità interessate, è stata ritenuta inutile un'analisi dettagliata dell'evoluzione dei prezzi di tali importazioni.
- (34) Il volume delle importazioni dalla RPC in regime di perfezionamento attivo e per l'immissione in libera pratica si è ridotto del 67 % tra il 2007 e il PIR, il che ha coinciso con la contrazione del 24 % del consumo sul mercato dell'Unione, come indicato al successivo considerando 45. L'aldeide furanica cinese importata durante il PIR è stata trasformata in alcole furfurilico, che è stato a sua

volta esportato. Non esiste alcuna informazione disponibile su come le importazioni destinate l'immissione in libera pratica siano state utilizzate nell'Unione; è tuttavia ragionevole supporre che, qualora le misure fossero abrogate, almeno una parte delle importazioni attuali in regime di perfezionamento attivo potrebbero essere effettuate in vista dell'immissione in libera pratica allo stato naturale o come prodotto finale a valle (alcole furfurilico) venduto sul mercato dell'Unione.

- (35) Nel periodo tra il 2007 e il PIR il prezzo delle esportazioni cinesi è variato a seconda dei mercati. Mentre il prezzo all'esportazione verso l'Unione si è notevolmente ridotto (dell'11 %) in questo periodo, gli altri mercati d'esportazione hanno fatto registrare un aumento di circa il 10 %. Va peraltro osservato che i prezzi per il mercato statunitense durante il PIR sono stati quasi allo stesso livello di quelli dell'Unione mentre, secondo le statistiche cinesi sulle esportazioni, le esportazioni verso altri mercati sono state più onerose del 19 % per tonnellata. Dato che il prodotto in esame è molto omogeneo, tali differenze di prezzo possono essere spiegate soltanto con una strategia deliberata di fissazione dei prezzi degli esportatori cinesi, che ottengono prezzi e profitti più elevati su mercati meno competitivi che non su mercati quali l'Unione e gli Stati Uniti, dove sono praticati prezzi inferiori. Considerando che le esportazioni verso l'Unione e gli Stati Uniti rappresentano il 46 % del totale delle esportazioni cinesi, si può concludere che tale differenziazione dei prezzi può essere mantenuta, qualora i dazi fossero abrogati, per sostenere il dumping almeno sul mercato dell'Unione.

4.2. Capacità produttiva inutilizzata degli esportatori

- (36) Essendo solo poche le informazioni disponibili al pubblico riguardo all'industria cinese dell'aldeide furanica, le conclusioni che seguono sono state tratte principalmente dalle informazioni contenute nella domanda di riesame.
- (37) Secondo la domanda di riesame in previsione della scadenza, la produzione cinese di aldeide furanica è aumentata in modo costante a partire dal 1999, e nel 2009 il volume della produzione ha raggiunto circa 320 000 tonnellate. Sembra che il tasso di utilizzo degli impianti cinesi si aggiri attorno al 94 %, il che significa che nella RPC vi è una capacità inutilizzata di circa 20 000 tonnellate/anno, un quantitativo pari a circa la metà del consumo totale nell'Unione. Ci sarebbero attualmente più di 200 impianti di produzione di aldeide furanica in attività nella RPC, di cui un numero sempre maggiore svolge attività d'esportazione.
- (38) In base a quanto esposto, si può concludere che, ove le misure fossero abrogate, è probabile che le esportazioni del prodotto in esame arrivino sul mercato dell'Unione al di fuori del RPA e in quantità rilevanti e continuino molto probabilmente a formare oggetto di dumping.

5. Conclusioni sulla probabilità del persistere del dumping

- (39) Tenuto conto della grande capacità di produzione disponibile nella RPC, della capacità dei produttori cinesi di aumentare rapidamente i volumi di produzione e destinarli all'esportazione, nonché di fissare i prezzi di tali esportazioni, è ragionevole supporre che l'abrogazione delle misure comporterebbe una ripresa delle esportazioni dalla RPC verso l'Unione al di fuori del RPA.
- (40) I prezzi all'esportazione attuali in RPA non sono soggetti al dazio antidumping. Si può pertanto ritenere che i prezzi in questione siano indicativi anche dei futuri livelli di prezzo, nel caso le misure siano abrogate. A questo proposito, è stato rilevato che i prezzi all'esportazione cinesi in RPA sono stati oggetto di dumping e hanno comportato una sottoquotazione dell'11 % dei prezzi dei produttori dell'Unione durante il PIR, come indicato al considerando 69.
- (41) Alla luce dei risultati sopra descritti, si può concludere che le esportazioni dalla RPC sono tuttora oggetto di dumping e che l'abrogazione delle misure antidumping rischia di far persistere il dumping sul mercato dell'Unione.

D. DEFINIZIONE DELL'IU

- (42) L'IU consiste in due società: la Lenzing AG (Austria) e la Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Slovenia), che insieme rappresentano il 100 % della produzione dell'Unione del prodotto in esame nel PIR. Entrambe le società hanno risposto al questionario e hanno cooperato totalmente all'inchiesta. Pertanto, i due produttori dell'Unione costituiscono l'IU ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, e dell'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento di base. Per motivi di riservatezza, i dati relativi ai risultati dell'IU sono riportati solo in forma indicizzata.
- (43) Rispetto all'inchiesta iniziale, l'IU si è evoluta: in maniera significativa la Furfural Español SA, attualmente denominata Nutrafur, la società produttrice spagnola che aveva presentato la denuncia iniziale nel 1994, ha cessato la produzione nell'ottobre 2008. La Nutrafur, che sostiene la presente domanda di riesame, non ha collaborato al presente procedimento. La Nutrafur peraltro è tuttora attiva sul mercato, in qualità di operatore commerciale che acquista il prodotto in esame dai suoi ex concorrenti dell'Unione. I dati relativi alla produzione della Nutrafur nel 2007 e nel 2008 menzionati nella domanda sono stati inclusi nel consumo del mercato UE.

E. SITUAZIONE DEL MERCATO DELL'UNIONE

1. Consumo sul mercato dell'Unione

- (44) Il consumo di aldeide furanica nell'Unione è stato determinato in base ai volumi di vendita dell'IU sul mercato dell'Unione (incluse le vendite della Nutrafur quando ancora produceva aldeide furanica) più le importazioni in regime di perfezionamento attivo dalla RPC e le importazioni da altri paesi terzi destinate all'immissione in libera pratica, sulla scorta dei dati verificati dell'importatore International Furan Chemicals BV («IFC») e di Euro-

stat. Dal momento che Eurostat non comunica informazioni esaustive per motivi di riservatezza, i dati Eurostat sono stati utilizzati soltanto per le importazioni da paesi terzi diversi dalla RPC e dalla Repubblica dominicana, dato che l'IFC è l'unico importatore di aldeide furanica da tali paesi.

- (45) Su questa base, durante il periodo considerato, il consumo dell'Unione è diminuito del 24 %, passando da 48 534 tonnellate nel 2007 a 36 725 tonnellate durante il PIR.

Tabella 1 — Consumo dell'Unione

Anno	2007	2008	2009	PIR
Tonnellate	48 534	45 738	38 175	36 725
Indice (2007 = 100)	100	94	79	76
Variazione annua		- 6	- 15	- 3

Fonte: risposte verificate al questionario dell'IU e della IFC, domanda di riesame e Eurostat.

2. Importazioni dalla RPC

2.1. Volume, quota di mercato e prezzi

- (46) Secondo le statistiche ufficiali cinesi delle esportazioni, durante il PIR le importazioni cinesi destinate all'immissione in libera pratica sono state esigue (2,5 tonnellate), mentre per la maggior parte le importazioni cinesi sono state effettuate in regime di perfezionamento attivo. Il volume delle importazioni cinesi in regime di perfezionamento attivo è passato da 8 264 tonnellate nel 2007 a 2 749 tonnellate nel PIR, cioè con un calo del 67 %. Nel 2008 le importazioni cinesi in regime di perfezionamento hanno raggiunto il culmine con circa 10 000 tonnellate, per poi diminuire negli anni successivi. Nel periodo considerato la quota di mercato cinese in regime di perfezionamento attivo è diminuita dal 17 % all'8 %, cioè di 9 punti percentuali.
- (47) I prezzi cinesi in regime di perfezionamento attivo sono calati del 12 %, passando da 774 EUR nel 2007 a 685 EUR nel PIR.

Tabella 2 — Importazioni dalla RPC

Anno	2007	2008	2009	PIR
Tonnellate	8 264	10 002	5 159	2 749
Indice (2007 = 100)	100	121	62	33
Variazione annua		21	- 59	- 29
Quota di mercato	17 %	22 %	14 %	7 %
Prezzo in EUR/tonnellata	774	1 014	690	685
Indice (2007 = 100)	100	131	89	88

Fonte: risposta verificata della IFC al questionario.

3. Volumi e prezzi delle importazioni da altri paesi terzi

- (48) Come già rilevato nell'inchiesta iniziale, le importazioni dalla Repubblica dominicana sono consistite interamente in spedizioni di una società madre alla controllata europea per la produzione di alcole furfurilico. I prezzi ai quali sono state effettuate tali transazioni erano pertanto prezzi di trasferimento tra società collegate e non rispecchiavano i reali prezzi del mercato. In base ai dati forniti da Eurostat, i volumi delle importazioni nell'Unione di aldeide furanica proveniente da paesi terzi diversi dalla RPC e i loro prezzi medi hanno seguito il seguente andamento:

Tabella 3 — Importazioni nell'Unione dalla Repubblica dominicana

Anno	2007	2008	2009	PIR
Tonnellate	32 003	27 662	24 996	25 959
Indice (2007 = 100)	100	86	78	81
Variazione annua		- 14	- 8	3
Quota di mercato	66 %	60 %	65 %	71 %
Prezzo in EUR/tonnellata	809	982	582	670
Indice (2007 = 100)	100	121	72	83

Tabella 4 — Importazioni nell'Unione da altri paesi terzi

Anno	2007	2008	2009	PIR
Tonnellate	1 687	1 583	1 226	1 158
Indice (2007 = 100)	100	94	73	69
Variazione annua		- 6	- 21	- 4
Quota di mercato	3 %	3 %	3 %	3 %
Prezzo in EUR/tonnellata	800	997	632	621
Indice (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) Durante il periodo considerato i volumi di importazione di aldeide furanica dalla Repubblica dominicana e da tutti gli altri paesi terzi sono diminuiti in modo significativo, rispettivamente del 19 % e del 31 %. La contrazione delle importazioni dalla Repubblica dominicana ha tuttavia consentito un aumento della quota di mercato, passata dal 66 % al 71 %. Peraltro, tutte queste importazioni sono state incluse nella produzione di alcole furfurilico da parte della controllata europea del produttore nella Repubblica dominicana. I prezzi ai quali sono effettuate tali transazioni erano pertanto prezzi di trasferimento tra società collegate e potevano non rispecchiare i reali prezzi del mercato.

3.1. Volumi e prezzi di esportazione dalla RPC a destinazione di altri paesi terzi

- (50) Durante il periodo considerato i volumi di esportazione sono aumentati del 105 % (pari a circa il 9 % delle vendite totali dell'Unione durante il PIR). Occorre osservare

che le vendite all'esportazione dell'IU ad altri paesi terzi sono state effettuate a prezzi bassi durante il PIR. Ciò può essere spiegato dalla concorrenza su grandi quantità a prezzi bassi con l'aldeide furanica cinese in altri paesi terzi.

Tabella 5 — Volumi e prezzi di esportazione dell'IU a destinazione di altri paesi terzi

Anno	2007	2008	2009	PIR
Quantità — Indice (2007 = 100)	100	136	211	205
Variazione annua		36	75	- 6
Prezzi — Indice (2007 = 100)	100	114	88	82
Variazione annua		14	- 26	- 6

4. Situazione economica dell'IU

- (51) Nei considerando seguenti viene analizzata la situazione economica dell'IU, cioè le società Lenzing e Tanin.

4.1. Produzione

- (52) La produzione totale del prodotto in esame da parte dell'IU è aumentata del 14 % durante il periodo considerato.

Tabella 6 — Produzione dell'Unione

Anno	2007	2008	2009	PIR
Indice (2007 = 100)	100	109	114	114
Variazione annua		9	5	0

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

4.2. Capacità produttiva e utilizzo degli impianti

- (53) La capacità produttiva totale dell'IU è rimasta invariata nel periodo considerato. L'utilizzo degli impianti dell'IU è aumentato di 12 punti percentuali, passando dall'85 % al 97 %, il che significa che la produzione ha quasi raggiunto la capacità massima.

Tabella 7 — Capacità dell'Unione

Anno	2007	2008	2009	PIR
Indice (2007 = 100)	100	100	100	100
Utilizzo degli impianti	85 %	92 %	96 %	97 %

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

4.3. Livello delle scorte

- (54) La tabella seguente indica che il livello delle scorte dell'IU è aumentato del 26 % nel periodo considerato. Tale aumento è stato particolarmente accentuato tra il 2007 e il 2008, quando ha toccato il 193 %.

Tabella 8 — Scorte

Anno	2007	2008	2009	PIR
Indice (2007 = 100)	100	293	165	126
Variazione annua		193	- 128	- 40

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

4.4. Volume delle vendite e quota di mercato

- (55) Il volume delle vendite dell'IU ad acquirenti indipendenti sul mercato dell'Unione è aumentato del 13 % durante il PIR. A seguito dell'incremento delle vendite, la quota di mercato dell'IU è aumentata di 5 punti percentuali durante il periodo considerato.

Tabella 9 — Volume delle vendite e quota di mercato dell'UE

Anno	2007	2008	2009	PIR
Indice (2007 = 100)	100	100	112	113
Quota di mercato detenuta	10-20 %	10-20 %	14-24 %	15-25 %

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

4.5. Prezzi di vendita medi

- (56) Nel periodo considerato i prezzi di vendita medi praticati dall'IU sul mercato dell'Unione sono diminuiti dell'1 %. Nel 2008 i prezzi di vendita medi hanno raggiunto il culmine con un aumento dell'11 %, ma nell'anno seguente sono rapidamente diminuiti. Il lieve ribasso dei prezzi di vendita deve essere considerato alla luce dell'aumento del 5 % del costo unitario di produzione, di cui l'IU non è stata in grado di tener conto.

Tabella 10 — Prezzo di vendita medio nell'Unione

Anno	2007	2008	2009	PIR
Indice (2007 = 100)	100	111	98	99
Variazione annua		11	- 13	1

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

4.6. Costo medio di produzione

- (57) Nel periodo considerato il costo medio di produzione (CMP) è aumentato del 5 %, per lo più a causa dell'incremento dell'occupazione e, di conseguenza, dell'aumento del costo totale della manodopera.

Tabella 11 — Costo medio di produzione

Anno	2007	2008	2009	PIR
Indice (2007 = 100)	100	105	105	105
Variazione annua		5	0	0

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

4.7. Redditività e flusso di cassa

- (58) I profitti generati dall'IU si sono ridotti notevolmente nel periodo considerato, come pure il flusso di cassa, diminuito del 56 %. Ciò è dovuto alla pressione esercitata sui prezzi di vendita, malgrado l'aumento della produzione e delle vendite.

Tabella 12 — Redditività e flusso di cassa

Anno	2007	2008	2009	PIR
Redditività Indice (2007 = 100)	100	175	- 7	- 4
Variazione annua		75	- 182	3
Flusso di cassa - Indice (2007 = 100)	100	144	49	44
Variazione annua		44	- 95	- 5

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

4.8. Investimenti, utile sul capitale investito e capacità di reperire capitali

- (59) Tra il 2007 e il PIR gli investimenti hanno subito una flessione del 95 %. L'utile sul capitale investito, espresso come profitti/perdite per il prodotto in esame in rapporto al valore contabile netto degli investimenti, è sensibilmente diminuito durante il periodo considerato, seguendo la tendenza degli investimenti. A causa del deterioramento della redditività e del flusso di cassa, la capacità dei denunciati di ottenere capitali è peggiorata sensibilmente nel periodo considerato. Questo peggioramento trova un chiaro riscontro negli investimenti dei denunciati, che sono crollati (- 95 %) nel periodo considerato.

Tabella 13 — Investimenti e utile sul capitale investito

Anno	2007	2008	2009	PIR
Investimenti Indice (2007 = 100)	100	61	2	5
Variazione annua		- 39	- 59	3
Utile sul capitale investito Indice (2007 = 100)	100	196	- 7	- 4
Variazione annua		96	- 203	3

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

4.9. Occupazione e produttività

- (60) Nell'ambito dell'IU il tasso di occupazione durante il periodo considerato è cresciuto dell'8 %. La produttività, misurata in termini di produzione (in tonnellate) per dipendente, è aumentata del 6 %. Peraltro, durante il periodo considerato, i costi della manodopera sono aumentati del 16 %.

Tabella 14 — Occupazione e produttività

Anno	2007	2008	2009	PIR
Occupazione — Indice	100	109	109	108
Produttività (tonnellate/dipendenti) — Indice	100	100	105	106
Costi della manodopera — Indice	100	114	115	116

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

4.10. Entità del margine di dumping

- (61) Dati il volume, la quota di mercato e il prezzo delle importazioni oggetto di dumping dalla RPC, l'incidenza sull'IU dei margini di dumping effettivi non può essere considerata trascurabile.

4.11. Ripresa dagli effetti del dumping

- (62) Come indica l'evoluzione positiva della maggior parte degli indicatori sopraelencati, durante il periodo considerato la situazione finanziaria dell'IU ha conosciuto una parziale ripresa dagli effetti pregiudizievoli delle importazioni in dumping originarie della RPC.

4.12. Crescita

- (63) Mentre il consumo nell'Unione è diminuito del 24 % nel periodo considerato, la produzione, il volume delle vendite e la quota di mercato dell'IU sono aumentati. Allo stesso tempo, il volume e la quota di mercato delle importazioni dalla RPC si sono ridotti. L'IU potrebbe tuttavia trarre vantaggio in un certo qual modo dalle misure, dato che la pressione cinese sui prezzi di vendita non le ha consentito di ottenere profitti, né di raggiungere i profitti previsti.

5. Conclusioni sulla situazione economica dell'IU

- (64) L'aldeide furanica originaria della Repubblica dominicana non è disponibile sul mercato libero dell'Unione. Non sono state pertanto riscontrate indicazioni del fatto che tali importazioni abbiano contribuito a determinare la precaria situazione dell'IU. Il volume delle importazioni da altri paesi terzi si è contratto in modo rilevante, a un livello tale che, anche se i prezzi applicati sono molto bassi, la loro incidenza non può essere ritenuta significativa.

- (65) Le misure nei confronti della RPC hanno avuto un effetto positivo sulla situazione economica dell'IU, visto che la maggior parte degli indicatori di pregiudizio hanno fatto registrare un andamento positivo: la produzione, il volume e il valore delle vendite sono aumentati. Nonostante una flessione del consumo, l'IU è riuscita ad aumentare la sua quota di mercato. Per contro, durante il PIR è diminuita notevolmente la redditività. L'IU non è stata in grado di ottenere i profitti previsti, fissati al 5 % nell'inchiesta iniziale e necessari per garantire il suo sviluppo. In questo senso si è concluso che l'IU ha subito un pregiudizio notevole ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base e che la sua situazione finanziaria permane vulnerabile.

F. PROBABILITÀ DI REITERAZIONE DEL PREGIUDIZIO

- (66) Secondo le conclusioni dei precedenti considerando 39 e 40, la scadenza delle misure provocherebbe probabilmente un notevole aumento delle esportazioni oggetto di dumping dalla RPC a destinazione dell'Unione.
- (67) Come menzionato in precedenza, in caso di abrogazione delle misure, i produttori cinesi hanno il potenziale di reincanalare ingenti volumi di esportazione verso il mercato dell'Unione. Secondo la domanda di riesame, nel 2009 le capacità di produzione cinesi hanno raggiunto 320 000 tonnellate, con una capacità inutilizzata di almeno 20 000 tonnellate. Sembra inoltre che altri mercati d'esportazione, ad esempio, il Giappone, la Thailandia e gli Stati Uniti non sarebbero in grado di assorbire tale capacità inutilizzata, che verrebbe molto probabilmente orientata al mercato dell'Unione.
- (68) Per quanto concerne i prezzi, le statistiche cinesi sulle esportazioni mostrano che durante il PIR il prezzo del prodotto in esame destinato agli Stati Uniti era simile a quello delle esportazioni verso l'Unione. I prezzi cinesi erano più elevati per altri mercati d'esportazione.

- (69) Peraltro, visto che i prezzi cinesi erano inferiori dell'11 % a quelli dell'IU, ove le misure venissero abrogate gli esportatori cinesi continuerebbero probabilmente le loro pratiche, in modo da recuperare la quota perduta di mercato. Un comportamento del genere, abbinato alla capacità di fornire grandi quantità del prodotto in esame al mercato dell'Unione, avrebbe un effetto molto negativo sull'IU e, in particolare, sulla sua redditività.
- (70) In base alle considerazioni che precedono si conclude che l'abrogazione delle misure comporterebbe con ogni probabilità la reiterazione del pregiudizio causato dalle importazioni in dumping dalla RPC.

G. INTERESSE DELL'UNIONE

1. Osservazione preliminare

- (71) A norma dell'articolo 21 del regolamento di base, si è esaminato se il mantenimento delle misure antidumping attualmente in vigore fosse contrario all'interesse generale dell'Unione.

- (72) La determinazione dell'interesse dell'Unione si è basata su una valutazione degli interessi di tutte le parti coinvolte, ovvero dell'IU, degli importatori/operatori commerciali, degli utilizzatori e dei fornitori del prodotto in esame.
- (73) Nel corso delle inchieste precedenti, si era ritenuto che l'adozione di misure non fosse contraria all'interesse dell'Unione. Inoltre, l'inchiesta attuale è effettuata in previsione della scadenza e analizza perciò una situazione in cui misure antidumping sono già in vigore.
- (74) Su questa base si è esaminato se, nonostante le conclusioni sulla probabilità di persistenza del dumping e di reiterazione del pregiudizio, esistessero ragioni valide per concludere che, in questo caso particolare, il mantenimento delle misure non sarebbe nell'interesse dell'Unione.

2. Interesse dell'IU

- (75) L'IU ha dato prova di essere un'industria vitale, capace di adeguarsi al mutare delle condizioni del mercato. Ciò è stato confermato in particolare dall'andamento positivo della produzione e delle vendite in un contesto di contrazione del consumo nell'Unione. A motivo dell'enorme pressione sui prezzi di vendita, la redditività non ha potuto tuttavia seguire lo stesso andamento positivo.
- (76) Data l'esistenza di capacità inutilizzata per la produzione di aldeide furanica nella RPC, abbinata al fatto che altri mercati d'esportazione (ad esempio, Giappone, Thailandia e Stati Uniti) non sono in grado di assorbire tale capacità inutilizzata, ove le misure fossero abrogate gli esportatori cinesi cercherebbero con molta probabilità di recuperare la quota di mercato perduta continuando la loro pratica di dumping nel mercato dell'Unione.
- (77) Di conseguenza, senza la proroga delle misure antidumping, la situazione dell'IU si deteriorerà gravemente a causa delle esportazioni cinesi a basso prezzo e oggetto di dumping, come illustrato ai considerando da 65 a 68.

3. Interesse degli importatori

- (78) Soltanto un importatore nell'Unione ha cooperato al procedimento: la IFC, una società con sede nei Paesi Bassi e di proprietà di un produttore di aldeide furanica nella Repubblica dominicana. La IFC è l'unico importatore attivo di aldeide furanica nell'Unione; in numero ridotto altre società importano il prodotto soltanto occasionalmente. La IFC è il principale operatore di aldeide furanica (e di alcole furfurilico) sul mercato dell'Unione, rappresentando circa l'80 % del consumo nell'Unione. La IFC importa dalla Repubblica dominicana, dalla RPC in regime di perfezionamento attivo e da altri paesi terzi. La IFC inoltre è il principale cliente dell'IU, rappresentando circa il 32 % delle vendite totali di quest'ultima. L'aldeide furanica acquistata è in seguito trasformata in alcole furfurilico dalla TFC, società collegata della IFC a Geel, in Belgio.

- (79) Detto importatore è abbastanza neutrale riguardo al procedimento: da un lato, gradirebbe avere accesso all'aldeide furanica cinese senza restrizioni e senza l'onere di adempimento degli obblighi doganali per il regime di perfezionamento attivo e, dall'altro, vorrebbe che l'IU fosse mantenuta, per poter procurarsi il prodotto in esame con un breve preavviso. Inoltre, la proroga delle misure elimina la concorrenza con la società madre produttrice nella Repubblica dominicana e rafforza la preponderanza del gruppo sui due mercati dell'aldeide furanica e dell'alcole furfurilico (incluso il regime di perfezionamento attivo) nell'Unione.

4. Interesse degli utilizzatori

- (80) La Commissione ha inviato questionari a ventisette utilizzatori industriali di aldeide furanica. Soltanto tre utilizzatori hanno cooperato al procedimento; essi, peraltro, non si procuravano l'aldeide furanica nella RPC, ma l'acquistavano direttamente dall'IU. Per tali utilizzatori l'importanza dell'aldeide furanica per le loro attività, raffinazione del petrolio e industria degli oli lubrificanti, era trascurabile. Essi quindi non si sentono particolarmente interessati dalle misure antidumping.

5. Conclusioni sull'interesse dell'Unione

- (81) Tenuto conto di quanto precede, si è concluso che non esistono motivi validi e convincenti che ostino alla proroga delle attuali misure antidumping.

H. MISURE ANTIDUMPING

- (82) Tutte le parti sono state informate dei fatti e delle considerazioni essenziali in base alle quali si intendeva raccomandare il mantenimento delle misure attualmente in vigore. È stato inoltre fissato un termine entro il quale le parti potevano presentare le loro osservazioni successivamente alla divulgazione di queste informazioni. Le osservazioni presentate sono state analizzate, ma non hanno condotto ad alcuna modifica delle considerazioni e dei fatti essenziali in base ai quali è stato deciso di mantenere le misure antidumping.
- (83) Ne consegue che, a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, le misure antidumping applicabili alle importazioni di aldeide furanica originaria della RPC, istituite con regolamento (CE) n. 639/2005, devono essere mantenute. Le misure consistono in un dazio specifico.
- (84) Tuttavia, dal momento che tale dazio specifico è stato istituito in base ai risultati dell'inchiesta iniziale nel 1995 e non è stato mai riveduto, si è ritenuto opportuno valutare se il livello del dazio fosse tuttora adeguato. A tal proposito la Commissione valuterà, di propria iniziativa, di avviare un riesame intermedio a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento di base,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di 2-furaldeide (anche detta aldeide furanica o furfurolo), attualmente classificata al codice NC 2932 12 00, originaria della Repubblica popolare cinese.

2. L'importo del dazio applicabile è di 352 EUR alla tonnellata.

3. Qualora le merci siano state danneggiate prima dell'immissione in libera pratica e, di conseguenza, il prezzo effettivamente pagato o pagabile sia calcolato proporzionalmente ai fini della determinazione del valore in dogana, conformemente

all'articolo 145 del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario ⁽¹⁾, l'importo del dazio antidumping, calcolato sulla base del paragrafo 2 del presente articolo, è ridotto di una percentuale corrispondente al calcolo proporzionale del prezzo effettivamente pagato o pagabile.

4. Salvo disposizioni contrarie, si applicano le norme vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, addì 4 maggio 2011.

Per il Consiglio
Il presidente
MARTONYI J.

⁽¹⁾ GU L 253 dell'11.10.1993, pag. 1.

REGOLAMENTO (UE) N. 454/2011 DELLA COMMISSIONE**del 5 maggio 2011****relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» del sistema ferroviario transeuropeo****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 2, lettera e), della direttiva 2008/57/CE, il sistema ferroviario è diviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale. Ciascuno di questi sottosistemi deve essere oggetto di una specifica tecnica di interoperabilità («STI»).
- (2) Con decisione C(2006)124 definitivo del 9 febbraio 2007 la Commissione ha assegnato all'Agenzia ferroviaria europea (l'Agenzia) il mandato di elaborare specifiche tecniche di interoperabilità (STI) conformemente alla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽²⁾. Ai sensi di questo mandato, è stato richiesto all'Agenzia di redigere un progetto di STI relativo alle applicazioni telematiche per i passeggeri. Il 31 maggio 2010 l'Agenzia ha presentato una raccomandazione. Questa raccomandazione deve essere integrata da una raccomandazione supplementare successiva a un mandato della Commissione che riguardi le tariffe, l'emissione di biglietti e la prenotazione per i viaggi nazionali. Nell'elaborazione della sua raccomandazione, l'Agenzia deve prendere in considerazione gli sviluppi nazionali e gli sviluppi tecnici nei settori dell'intermodalità e dei sistemi innovativi per l'emissione di biglietti.
- (3) Le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) sono specifiche adottate a norma della direttiva 2008/57/CE. La STI in allegato riguarda il sottosistema relativo alle applicazioni telematiche per i passeggeri con lo scopo di soddisfare i requisiti essenziali e assicurare l'interoperabilità del sistema ferroviario.

- (4) È ritenuta importante l'efficace interconnessione dei sistemi informativi e di comunicazione dei vari gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, in particolare per la fornitura di informazioni aggiornate e servizi di emissione di biglietti ai passeggeri.
- (5) Obiettivo della presente STI è definire procedure e interfacce tra tutti i tipi di soggetti per fornire informazioni ed emettere biglietti ai passeggeri tramite tecnologie ampiamente disponibili. Essa deve comprendere lo scambio di informazioni per le seguenti funzioni: sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, sistemi di prenotazione, sistemi di pagamento, gestione dei bagagli, emissione di biglietti tramite biglietterie, distributori automatici di biglietti, a bordo dei treni, telefono, Internet o qualunque altra tecnologia informatica ampiamente disponibile, gestione dei collegamenti tra i treni e con altre modalità di trasporto.
- (6) Le informazioni fornite ai passeggeri devono essere accessibili conformemente ai requisiti di cui alla decisione 2008/164/CE della Commissione, del 21 dicembre 2007, relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità concernente le «persone a mobilità ridotta» nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità ⁽³⁾.
- (7) Le disposizioni della presente STI non devono pregiudicare le decisioni adottate dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾.
- (8) Sono necessarie specifiche dettagliate per assicurare che il presente regolamento possa essere applicato. Tali specifiche definiscono il sistema di scambio dei dati basato su componenti comuni e sull'interconnessione dei sistemi di informazione e comunicazione dei soggetti interessati. Inoltre, sono necessari anche una descrizione della governance destinata allo sviluppo, all'attuazione e al funzionamento di questo sistema e un piano generale per lo sviluppo e l'attuazione di tale sistema. Tale materiale viene prodotto nella fase iniziale di attuazione. La presente STI deve pertanto essere modificata in un secondo momento per tenere conto di questi elementi (specifiche dettagliate, governance e piano generale).

⁽¹⁾ GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.⁽²⁾ GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.⁽³⁾ GU L 64 del 7.3.2008, pag. 72.⁽⁴⁾ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14.

- (9) Conformemente all'articolo 5, paragrafo 8, della direttiva 2008/57/CE, i documenti tecnici pubblicati dall'Agenzia citati nel presente regolamento si considerano allegati alla STI e diventano obbligatori a partire dal momento in cui la STI è applicabile.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. La specifica tecnica di interoperabilità (STI) relativa all'elemento «applicazioni per i passeggeri» del sottosistema «applicazioni telematiche del sistema ferroviario transeuropeo» di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE è definita nell'allegato I.

2. La STI si applica all'elemento «applicazioni per i passeggeri» del sottosistema «applicazioni telematiche» definito nella sezione 2.5 dell'allegato II alla direttiva 2008/57/CE.

3. Per quanto riguarda i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri operati da e verso paesi terzi, la conformità ai requisiti della presente STI è soggetta alla disponibilità di informazioni emesse da soggetti esterni all'UE tranne nel caso in cui accordi bilaterali dispongano uno scambio di informazioni compatibile con la STI.

Articolo 2

L'applicazione della presente STI avviene in tre fasi:

- una prima fase che istituisce specifiche IT dettagliate, governance e piano generale (prima fase),
- una seconda fase relativa allo sviluppo del sistema di scambio dei dati (seconda fase), e
- una fase finale relativa all'attuazione del sistema di scambio dei dati (terza fase).

Articolo 3

1. L'Agenzia ferroviaria europea pubblica sul proprio sito Internet i documenti tecnici elencati nell'allegato III e li mantiene aggiornati. Essa applica una gestione delle modifiche dei documenti tecnici come indicato al paragrafo 7.5.2 dell'allegato

I e riferisce alla Commissione in merito all'avanzamento di tali documenti. La Commissione informa gli Stati membri mediante il comitato istituito dall'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE.

2. L'Agenzia ferroviaria europea pubblica sul proprio sito Internet gli archivi di riferimento citati al paragrafo 4.2.19 dell'allegato I e li mantiene aggiornati. Essa applica una gestione delle modifiche per tali archivi e riferisce alla Commissione in merito all'avanzamento di tali documenti. La Commissione informa gli Stati membri mediante il comitato istituito dall'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE.

3. L'Agenzia ferroviaria europea presenta la propria raccomandazione sui punti in fase di definizione elencati nell'allegato II al presente regolamento entro il 31 marzo 2012.

Articolo 4

Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, i gestori di stazione, i venditori dei biglietti e l'Agenzia sostengono i lavori della prima fase, secondo quanto specificato al paragrafo 7.2 dell'allegato I, fornendo informazioni funzionali e tecniche e consulenza.

Articolo 5

Gli organismi che rappresentano il settore ferroviario a livello europeo, definiti nell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, insieme a un rappresentante dei venditori di biglietti e a un rappresentante dei passeggeri europei, sviluppano le specifiche IT dettagliate, la governance e il piano generale descritti al paragrafo 7 dell'allegato I e li presentano alla Commissione entro un anno dalla pubblicazione del presente regolamento nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 6

Gli Stati membri assicurano che le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, i gestori di stazione e i venditori di biglietti siano informati del presente regolamento.

Articolo 7

Il presente regolamento viene modificato prendendo in considerazione i risultati della prima fase, descritta al paragrafo 7.2 dell'allegato I.

⁽¹⁾ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1.

Articolo 8

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

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

Fatto a Bruxelles, il 5 maggio 2011.

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

1. INTRODUZIONE

1.1. **Campo di applicazione tecnico**

La presente specifica tecnica di interoperabilità (nel prosieguo STI) riguarda l'elemento «applicazioni per i passeggeri» del sottosistema «applicazioni telematiche del sistema ferroviario transeuropeo» di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE. La STI rientra nell'area funzionale dell'elenco riportato nell'allegato II della direttiva 2008/57/CE.

1.2. **Campo di applicazione geografico**

Il campo di applicazione geografico della presente STI coincide con il sistema ferroviario transeuropeo di cui all'articolo 2, lettera a), della direttiva 2008/57/CE.

1.3. **Contenuto della presente STI**

Il contenuto della presente STI è conforme all'articolo 5 della direttiva 2008/57/CE.

La presente STI indica inoltre, nel capitolo 4, i requisiti di esercizio e manutenzione legati in modo specifico al campo di applicazione tecnico e geografico.

2. DEFINIZIONE DEL SOTTOSISTEMA/CAMPO DI APPLICAZIONE

2.1. **Sottosistema**

La presente STI riguarda:

- a) il sottosistema funzionale «applicazioni telematiche per i passeggeri»;
- b) la parte del sottosistema «manutenzione relativa alle applicazioni telematiche per i passeggeri» (ovvero, metodi d'uso, gestione, aggiornamento e manutenzione delle banche dati, del software e dei protocolli di comunicazione dati, ecc.).

Essa comprende la fornitura di informazioni sui seguenti aspetti:

- a) sistemi che forniscono ai passeggeri informazioni prima e durante il viaggio;
- b) sistemi di prenotazione e pagamento;
- c) gestione dei bagagli;
- d) emissione di biglietti tramite biglietterie, distributori automatici di biglietti, telefono o Internet o qualunque altra tecnologia informatica ampiamente disponibile, nonché a bordo dei treni;
- e) gestione delle coincidenze fra i treni e con altri modi di trasporto.

2.1.1. *Offerta di informazioni ai passeggeri prima e durante il viaggio*

L'allegato II al regolamento (CE) n. 1371/2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario elenca le informazioni minime che devono essere fornite ai passeggeri da parte delle imprese ferroviarie e/o dei venditori di biglietti.

2.1.2. *Sistemi di prenotazione e pagamento*

Le informazioni saranno scambiate tra i sistemi di prenotazione e di emissione dei biglietti e i sistemi di pagamento dei vari venditori di biglietti e imprese ferroviarie per permettere ai passeggeri di pagare i biglietti, le prenotazioni e i supplementi di cui sopra per il viaggio e il servizio da loro scelti.

2.1.3. *Gestione dei bagagli*

Ai passeggeri vengono fornite informazioni per quanto riguarda le procedure di reclamo in caso di bagagli registrati persi durante il viaggio. Inoltre, ai passeggeri vengono fornite informazioni sull'invio o il ritiro di bagagli registrati.

- 2.1.4. *Emissione di biglietti tramite biglietterie, distributori automatici di biglietti, telefono, Internet o qualunque altra tecnologia informatica ampiamente disponibile*

Tra le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti saranno comunicate informazioni per permettere a questi ultimi di emettere, laddove disponibili, biglietti, biglietti globali e supplementi e di effettuare prenotazioni.

- 2.1.5. *Gestione delle coincidenze tra i treni e con altri modi di trasporto*

Viene proposta una norma per la fornitura di informazioni e lo scambio di informazioni con altri modi di trasporto.

3. REQUISITI ESSENZIALI

3.1. **Conformità ai requisiti essenziali**

Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, il sistema ferroviario transeuropeo, i sottosistemi e i componenti di interoperabilità devono soddisfare i requisiti essenziali indicati in termini generali nell'allegato III della medesima direttiva.

Nell'ambito della presente STI, la conformità ai requisiti essenziali pertinenti indicati nel capitolo 3 della STI sarà assicurata per il sottosistema dalla conformità alle specifiche riportate nel capitolo 4: Caratteristiche del sottosistema.

3.2. **Aspetti relativi ai requisiti generali**

L'applicabilità dei requisiti generali al sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» è determinata nel modo seguente:

3.2.1. *Sicurezza*

I requisiti essenziali legati alla sicurezza che si applicano al sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» sono i seguenti: requisiti essenziali 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 e 1.1.5 dell'allegato III alla direttiva 2008/57/CE. Questi requisiti essenziali non si applicano al sottosistema «applicazioni telematiche».

3.2.2. *Affidabilità e disponibilità*

La conformità al requisito essenziale 1.2 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE è assicurata dai seguenti paragrafi:

— paragrafo 4.2.19: Archivi di riferimento e banche dati varie,

— paragrafo 4.2.21: Reti e comunicazioni.

3.2.3. *Salute*

I requisiti essenziali 1.3.1 e 1.3.2 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE non sono pertinenti per il sottosistema «applicazioni telematiche».

3.2.4. *Protezione dell'ambiente*

I requisiti essenziali 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 e 1.4.5 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE non sono pertinenti per il sottosistema «applicazioni telematiche».

3.2.5. *Compatibilità tecnica*

Il requisito essenziale 1.5 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE non è pertinente per il sottosistema «applicazioni telematiche».

3.3. **Aspetti legati in modo specifico al sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri»**

L'applicabilità dei requisiti generali al sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» è determinata nel modo seguente:

3.3.1. *Compatibilità tecnica*

La conformità al requisito essenziale 2.7.1 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE è assicurata in particolare dai seguenti paragrafi:

— paragrafo 4.2.19: Archivi di riferimento e banche dati varie,

— paragrafo 4.2.21: Reti e comunicazioni.

3.3.2. *Affidabilità e disponibilità*

La conformità al requisito essenziale 2.7.2 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE è assicurata in particolare dai seguenti paragrafi:

— paragrafo 4.2.19: Archivi di riferimento e banche dati varie,

— paragrafo 4.2.21: Reti e comunicazioni.

Tuttavia, questo requisito essenziale, in particolare per quanto riguarda i modi d'uso adottati per garantire l'efficacia delle applicazioni telematiche e la qualità del servizio, non è trattato solo nei paragrafi appena menzionati ma rappresenta il cardine di tutta la STI.

3.3.3. *Salute*

Per quanto riguarda il requisito essenziale 2.7.3 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE, la presente STI non precisa requisiti ulteriori rispetto alle vigenti normative nazionali ed europee per quanto riguarda i criteri minimi di sicurezza in materia di ergonomia e protezione della salute che devono essere rispettati dall'interfaccia tra queste applicazioni telematiche e l'utenza.

3.3.4. *Sicurezza*

La conformità al requisito essenziale 2.7.4 di cui all'allegato III della direttiva 2008/57/CE è assicurata dai seguenti paragrafi:

— 4.2.19: Archivi di riferimento e banche dati varie,

— 4.2.21: Reti e comunicazioni.

4. CARATTERISTICHE DEL SOTTOSISTEMA

4.1. **Introduzione**

Tenendo conto di tutti i requisiti essenziali applicabili, il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» si definisce in base ai parametri fondamentali descritti nelle sezioni seguenti.

4.2. **Specifiche funzionali e tecniche del sottosistema**

4.2.1. *Scambio di dati sull'orario*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria deve eseguire lo scambio di dati sull'orario.

Questo parametro fondamentale garantisce che gli orari che comprendono gli elementi di dati definiti di seguito siano resi disponibili a un'altra impresa ferroviaria, a terzi e agli organismi pubblici. Questo parametro di base garantisce inoltre che ogni impresa ferroviaria fornisca dati relativi all'orario precisi e aggiornati.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano ai servizi passeggeri dell'impresa ferroviaria.

Questo parametro fondamentale stabilisce il seguente processo:

4.2.1.1. *L'impresa ferroviaria rende disponibili i dati sull'orario in suo possesso ad altre imprese ferroviarie e a terzi*

L'impresa ferroviaria rende disponibili tutti i dati sull'orario in suo possesso, per i quali è responsabile come vettore unico o comune e relativi ai servizi di trasporto disponibili per l'acquisto da parte del pubblico, garantendo l'accesso a tutte le imprese ferroviarie, a terzi e agli organismi pubblici. L'impresa ferroviaria garantisce che i dati dell'orario siano precisi e aggiornati. Tali dati vengono mantenuti disponibili per almeno dodici mesi successivi alla loro scadenza.

Qualora un'impresa ferroviaria gestisca un servizio di trasporto per il quale è uno dei vettori comuni, essa deve garantire, insieme agli altri vettori comuni, che la sua parte di orario sia precisa e aggiornata.

Il contenuto principale dei dati dell'orario è costituito da:

- principi fondamentali delle varianti di treni,
- rappresentazione di un treno,
- diversi modi possibili di rappresentare i giorni di esercizio,
- categoria di treno/modalità di servizio,
- relazioni del servizio di trasporto,
- gruppi di carrozze collegate ai treni,
- congiungimento a, divisione da,
- collegamenti globali (collegamento a),
- collegamenti globali (cambio di numero di servizio),
- dettagli dei servizi di trasporto,
- fermate con limitazioni del traffico,
- treni per servizio notturno,
- attraversamento di fusi orari,
- regime di prezzi e dettagli sulla prenotazione,
- soggetto generatore dell'informazione,
- soggetto generatore della prenotazione,
- strutture per i servizi,
- accessibilità del treno (compresa l'esistenza programmata di posti prioritari, spazi appositi per sedie a rotelle, compartimenti letto universali — cfr. paragrafo 4.2.4 della STI PMR); cfr. paragrafo 4.2.6.1,
- servizi straordinari,
- coincidenze: tempi tra i servizi di trasporto,
- elenco delle stazioni.

Per i servizi di trasporto sui quali l'impresa ferroviaria assicura da sola il controllo, l'orario annuale viene reso disponibile almeno due mesi prima della sua entrata in vigore. Per i servizi di trasporto rimanenti, l'impresa ferroviaria mette a disposizione l'orario non appena possibile.

L'impresa ferroviaria rende disponibili tutti i cambiamenti all'orario annuale in una serie di aggiornamenti dell'orario almeno sette giorni prima della loro entrata in vigore. Questo obbligo si applica soltanto se l'impresa ferroviaria è a conoscenza del cambiamento con un anticipo di sette giorni o più rispetto alla sua entrata in vigore.

Il suddetto processo e le informazioni utilizzate devono essere conformi alla documentazione tecnica:

— B.4 (cfr. allegato III).

4.2.2. *Scambio di dati tariffari*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria deve eseguire lo scambio di dati tariffari.

Questo parametro fondamentale garantisce che i dati tariffari nel formato definito di seguito siano resi disponibili ad altre imprese ferroviarie o a terzi autorizzati alla vendita.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano a tutte le tariffe passeggeri dell'impresa ferroviaria per le vendite nazionali, internazionali e all'estero.

Questo parametro fondamentale stabilisce il seguente processo:

4.2.2.1. *L'impresa ferroviaria rende disponibili le proprie tariffe ad altre imprese ferroviarie, ad organismi pubblici autorizzati e a terzi autorizzati a vendere*

L'impresa ferroviaria rende disponibili tutte le sue tariffe (comprese le tabelle delle tariffe) garantendo l'accesso alle imprese ferroviarie e ai terzi a cui rilascia l'autorizzazione a vendere in base ad accordi di distribuzione, e agli organismi pubblici autorizzati. L'impresa ferroviaria garantisce che i dati tariffari siano esatti e aggiornati.

Qualora un'impresa ferroviaria gestisca un servizio di trasporto per il quale è uno dei vettori comuni, essa deve garantire, insieme a tutti gli altri vettori comuni, che i dati tariffari siano precisi e aggiornati.

Il contenuto principale dei dati tariffari destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero deve essere conforme alla definizione di cui all'allegato IV.

I dati tariffari destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero sono resi disponibili alle imprese ferroviarie e a terzi autorizzati a vendere in base ad accordi di distribuzione, e agli organismi pubblici autorizzati, con un anticipo pari almeno a quello disposto nell'allegato IV.

Il processo di cui sopra e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi ai dati sulle tariffe destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero con i documenti tecnici:

— B.1 (cfr. allegato III),

— B.2 (cfr. allegato III),

— B.3 (cfr. allegato III).

I dati tariffari destinati alle vendite nazionali vengono messi a disposizione delle imprese ferroviarie e di terzi autorizzati alla vendita, nonché degli organismi pubblici autorizzati, almeno con lo stesso anticipo richiesto per i dati tariffari destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero.

Il processo di cui sopra e le informazioni utilizzate per lo stesso in relazione ai dati tariffari destinati alle vendite nazionali devono essere conformi alla documentazione tecnica che l'Agenzia dovrà sviluppare (cfr. allegato II).

4.2.3. *Trattamento delle informazioni sulle coordinate per contattare l'impresa ferroviaria*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui l'impresa ferroviaria deve fornire informazioni sul proprio sito Internet ufficiale da cui i clienti possono ottenere informazioni precise.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano a tutte le imprese ferroviarie.

Questo parametro fondamentale stabilisce il seguente processo:

4.2.3.1. L'impresa ferroviaria rende disponibile una serie di dati con i dettagli sui contatti

L'impresa ferroviaria mette a disposizione di altre imprese ferroviarie, dell'Agenzia, di terzi e degli organismi pubblici una serie di dati comprensiva del nome e del codice di vettore e del suo sito Internet ufficiale. Il sito Internet ufficiale indicato in questo parametro fondamentale deve essere in formato leggibile da un computer e conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet. Se un'impresa ferroviaria gestisce un'unità commerciale comune con una o più altre imprese ferroviarie, il nome dell'unità commerciale comune, i codici del vettore e il sito Internet ufficiale devono essere messi a disposizione delle altre imprese ferroviarie.

Quando un'impresa ferroviaria rende disponibili le proprie informazioni sull'orario ad altre imprese ferroviarie, a norma del paragrafo 4.2.1.1, assicura che il nome del vettore indicato in tale orario corrisponda al nome del vettore indicato in questa serie di dati. In caso di cambiamenti, l'impresa ferroviaria deve aggiornare al più presto il contenuto della serie di dati.

4.2.4. *Trattamento delle informazioni relative alle condizioni di trasporto*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui l'impresa ferroviaria tratta le informazioni relative alle condizioni di trasporto.

Questo parametro fondamentale assicura che le condizioni di trasporto siano disponibili sul sito Internet ufficiale dell'impresa ferroviaria.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano ai servizi passeggeri dell'impresa ferroviaria.

Questo parametro fondamentale stabilisce il seguente processo:

4.2.4.1. L'impresa ferroviaria pubblica informazioni relative alle condizioni di trasporto.

L'impresa ferroviaria pubblica informazioni relative ai seguenti elementi:

- condizioni generali di trasporto per i passeggeri del trasporto ferroviario (GCC-CIV/PRR),
- proprie condizioni di trasporto,
- un collegamento al regolamento (CE) n. 1371/2007,
- mezzi di pagamento accettati,
- condizioni di vendita e post-vendita, soprattutto per lo scambio e il rimborso dei biglietti,
- procedure per la presentazione di reclami,

almeno sul suo sito Internet ufficiale. Tale sito deve essere conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet in considerazione delle esigenze delle persone con disabilità uditive e/o visive.

Questo processo deve essere eseguito per la prima pubblicazione al più tardi sei mesi dopo l'entrata in vigore di questa STI. Eventuali modifiche a queste informazioni devono essere pubblicate almeno 6 giorni prima della loro entrata in vigore. L'impresa ferroviaria elenca gli articoli modificati rispetto alla versione precedente. L'impresa ferroviaria deve mantenere in ogni caso la versione precedente di queste informazioni sul proprio sito Internet ufficiale.

4.2.5. *Trattamento delle informazioni relative al trasporto di bagagli registrati*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui l'impresa ferroviaria assicura la fornitura di informazioni per il trasporto di bagagli registrati se tale servizio è offerto dall'impresa ferroviaria. Se il servizio non è offerto, l'impresa ferroviaria informa della indisponibilità di tale servizio.

Questo parametro fondamentale assicura che le informazioni sulla gestione dei bagagli registrati siano a disposizione dei passeggeri.

Questo parametro fondamentale stabilisce il seguente processo:

4.2.5.1. L'impresa ferroviaria pubblica i termini per la gestione dei bagagli registrati

L'impresa ferroviaria pubblica all'attenzione dei passeggeri i termini e le condizioni per la gestione dei bagagli registrati, laddove tale servizio sia disponibile. Dove il servizio non è offerto, l'impresa ferroviaria pubblica informazioni in merito. Tali informazioni sono pubblicate almeno sul sito Internet ufficiale dell'impresa ferroviaria. Tale sito deve essere conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet, in considerazione delle esigenze delle persone con disabilità uditive e/o visive.

Questo processo deve essere eseguito per la prima pubblicazione entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente STI. Eventuali modifiche a queste informazioni devono essere pubblicate almeno 6 giorni prima della loro entrata in vigore. L'impresa ferroviaria elenca gli articoli modificati rispetto alla versione precedente. L'impresa ferroviaria deve mantenere in ogni caso la versione precedente di queste informazioni sul proprio sito Internet ufficiale.

4.2.6. *Trattamento delle informazioni relative al trasporto e all'assistenza di persone a mobilità ridotta*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui l'impresa ferroviaria, il venditore di biglietti e/o il gestore della stazione devono assicurare la fornitura di informazioni sul trasporto e sull'assistenza alle persone a mobilità ridotta.

Questo parametro fondamentale assicura che le informazioni sul trasporto e l'assistenza alle persone a mobilità ridotta siano a disposizione dei passeggeri. Se l'impresa ferroviaria utilizza mezzi informatici per inviare una richiesta di disponibilità/prenotazione per l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, il sistema a cui è indirizzata deve almeno essere in grado di gestire i messaggi in base al protocollo specificato nel documento tecnico B.10 (cfr. allegato III). Inoltre, il sistema deve emettere un numero di conferma per la prenotazione di assistenza; ciò è essenziale per fornire al cliente/passeggero la garanzia e la certezza che l'assistenza sarà fornita e per stabilire la responsabilità e il compito della prestazione di assistenza. Questi messaggi contengono tutte le informazioni necessarie perché l'impresa ferroviaria, il venditore dei biglietti e/o il gestore della stazione emettano un numero di conferma destinato alle persone a mobilità ridotta (per ogni partenza e arrivo di ogni viaggio) per prenotare l'assistenza.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano come segue: la gestione di informazioni relative al trasporto di persone a mobilità ridotta si applica in relazione ai servizi passeggeri dell'impresa ferroviaria. Le disposizioni di questo parametro fondamentale per quanto riguarda la richiesta/conferma elettroniche si applicano se esiste un accordo tra la parte che fa la richiesta e quella a cui è indirizzata.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.6.1. L'impresa ferroviaria pubblica informazioni sull'accessibilità dei servizi ferroviari e sulle condizioni di accesso al materiale rotabile

L'impresa ferroviaria pubblica le seguenti informazioni:

- i tipi/numeri di treni e/o il numero delle linee (se non è disponibile nessun numero di treno per il pubblico) su cui sono disponibili strutture per persone a mobilità ridotta,
- i tipi e le quantità minime di strutture per persone a mobilità ridotta sui treni suddetti (come posti per sedia a rotelle, cuccette, bagni per persone a mobilità ridotta, posizione dei posti per le persone a mobilità ridotta) in normali condizioni di funzionamento,
- i metodi per la richiesta di assistenza per l'accesso a bordo e la discesa dai treni (compreso il preavviso applicabile, l'indirizzo, l'e-mail, l'orario di servizio e il numero di telefono dell'ufficio preposto all'assistenza alle persone a mobilità ridotta) a norma dell'articolo 24 del regolamento sui diritti dei passeggeri,
- le dimensioni e il peso massimi consentiti per la sedia a rotelle (compreso il peso della persona a mobilità ridotta),
- le condizioni di trasporto per gli accompagnatori e/o gli animali al seguito,
- le condizioni di accesso all'edificio e ai binari della stazione, compresa l'eventuale classificazione della stazione come accessibile per le persone a mobilità ridotta e l'eventuale presenza di personale addetto all'assistenza delle persone a mobilità ridotta,

almeno sul proprio sito Internet ufficiale. Tale sito deve essere conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet in considerazione delle esigenze delle persone con disabilità uditive e/o visive.

Questo processo deve essere eseguito per la prima pubblicazione entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente STI. Eventuali modifiche a queste informazioni devono essere pubblicate almeno 6 giorni prima della loro entrata in vigore. L'impresa ferroviaria elenca gli articoli modificati rispetto alla versione precedente. L'impresa ferroviaria deve mantenere in ogni caso la versione precedente di queste informazioni sul proprio sito Internet ufficiale.

4.2.6.2. L'impresa ferroviaria o il venditore del biglietto trasmettono una richiesta di disponibilità/prenotazione per assistenza a persone a mobilità ridotta ai sistemi coinvolti

Se l'impresa ferroviaria o il venditore del biglietto utilizzano mezzi informatici per inviare una richiesta di disponibilità/prenotazione per l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, tale richiesta deve essere conforme alle disposizioni del caso.

La possibilità di effettuare una prenotazione per l'assistenza a persone a mobilità ridotta è soggetta all'esistenza di un accordo commerciale tra il vettore e il distributore interessati. Tali accordi possono comprendere spese, standard tecnici e di sicurezza, limitazioni specifiche in termini di treni, origini/destinazioni, tariffe, canali di vendita, ecc.

Subordinatamente a un accordo tra le parti interessate, il sistema di distribuzione che effettua la richiesta trasmette al sistema le richieste di disponibilità/prenotazione del treno pertinente in relazione al tipo di assistenza specificato.

I principali tipi di richieste sono:

- richiesta di disponibilità,
- richiesta di prenotazione,
- richiesta di annullamento parziale,
- richiesta di annullamento completo.

Questo processo viene eseguito in seguito a una richiesta di un cliente trasmessa al sistema dell'impresa ferroviaria o al venditore di biglietti.

Gli elementi dei dati e il contenuto informativo del messaggio utilizzato per soddisfare gli obblighi sono conformi:

- agli elementi definiti nel documento tecnico B.10 (cfr. allegato III), nel qual caso tutti i sistemi consultati devono essere in grado di capire la richiesta e di rispondere,
- oppure a standard definiti in maniera diversa, nel qual caso il sistema consultato deve essere in grado di capire la richiesta e di rispondere soltanto se vi è un accordo specifico con il sistema che ha inviato la richiesta.

4.2.6.3. Il sistema consultato invia una risposta di disponibilità/prenotazione per l'assistenza a persone a mobilità ridotta

Se l'impresa ferroviaria utilizza mezzi informatici per inviare una risposta di disponibilità/prenotazione per l'assistenza a persone a mobilità ridotta, deve rispettare i termini e le condizioni stabiliti per tale processo.

Se la richiesta di prenotazione di assistenza a persone a mobilità ridotta è stata formulata correttamente, secondo il processo descritto in precedenza, il sistema consultato invia al sistema richiedente una risposta di disponibilità/prenotazione per il tipo di assistenza richiesto.

I principali tipi di risposte alla prenotazione sono:

- risposta sulla disponibilità,
- conferma della richiesta di prenotazione,

- conferma della richiesta di annullamento parziale,
- conferma della richiesta di annullamento completo,
- risposta negativa.

Questo processo viene eseguito in risposta a una richiesta ricevuta dal sistema a cui è trasmessa secondo il processo descritto in precedenza.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- agli elementi definiti nel documento tecnico B.10 (cfr. allegato III),
- oppure a standard definiti diversamente,

in base al protocollo utilizzato dal sistema che ha inviato la richiesta.

4.2.7. *Trattamento delle informazioni relative al trasporto di biciclette*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria garantisce la fornitura di informazioni relative al trasporto di biciclette.

Questo parametro fondamentale assicura che le informazioni per il trasporto di biciclette siano a disposizione del passeggero. Il sistema di attribuzione deve essere in grado di gestire almeno i messaggi secondo il protocollo specificato nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III).

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano nel modo seguente: il trattamento delle informazioni relative al trasporto di biciclette si applica in relazione ai servizi passeggeri dell'impresa ferroviaria laddove viene offerto il trasporto di biciclette. Le disposizioni di questo parametro fondamentale per quanto riguarda una richiesta/conferma elettroniche si applicano se esiste un accordo tra la parte richiedente e quella di attribuzione per la fornitura di servizi ai sensi del quale tale trasporto può essere prenotato o è soggetto a prenotazione obbligatoria.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.7.1. *L'impresa ferroviaria pubblica le condizioni per la gestione delle biciclette*

L'impresa ferroviaria pubblica, all'attenzione dei passeggeri, le condizioni per il trasporto di biciclette, laddove tale trasporto è offerto dall'impresa ferroviaria. Queste informazioni sono pubblicate almeno sul sito Internet ufficiale dell'impresa ferroviaria. Tale sito deve essere conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet, in considerazione delle esigenze delle persone con disabilità uditive e/o visive. Tali condizioni devono elencare almeno:

- i tipi/numeri di treni e/o il numero delle linee (se non è disponibile alcun numero di treno per il pubblico) su cui è disponibile il trasporto di biciclette,
- particolari orari/periodi in cui è consentito il trasporto di biciclette,
- le tariffe per il trasporto di biciclette,
- se è disponibile o richiesta una prenotazione specifica per un posto di immagazzinamento della bicicletta sul treno (compreso il preavviso applicabile, l'orario di servizio, l'e-mail e/o il telefono).

La prima pubblicazione di queste condizioni avviene al più tardi sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente STI. Eventuali modifiche a queste informazioni devono essere pubblicate almeno 6 giorni prima della loro entrata in vigore. L'impresa ferroviaria elenca gli articoli modificati rispetto alla versione precedente. L'impresa ferroviaria deve mantenere in ogni caso la versione precedente di queste informazioni sul proprio sito Internet ufficiale.

4.2.7.2. Un'impresa ferroviaria o un venditore di biglietti trasmettono una richiesta di disponibilità/prenotazione per il trasporto di biciclette al sistema di attribuzione della prenotazione

La possibilità di effettuare una prenotazione è soggetta all'esistenza di un accordo commerciale tra il vettore e il distributore interessati. Tali accordi possono comprendere spese, norme tecniche e di sicurezza, limitazioni specifiche in termini di treni, origini/destinazioni, tariffe, canali di vendita, ecc.

Se l'impresa ferroviaria o il venditore dei biglietti utilizzano mezzi informatici per inviare una richiesta di disponibilità/prenotazione per il trasporto di biciclette, tale comunicazione deve essere conforme ai requisiti di questo processo.

Subordinatamente a un accordo tra le parti interessate, il sistema di distribuzione che effettua la richiesta trasmette al sistema di attribuzione le richieste dello specifico trasporto di biciclette, in merito alla disponibilità/prenotazione del treno interessato.

I principali tipi di richieste di prenotazione sono:

- domanda sulla disponibilità,
- richiesta di prenotazione,
- richiesta di annullamento parziale,
- richiesta di annullamento completo.

Questo processo viene eseguito in seguito alla richiesta di un cliente trasmessa al sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio utilizzato per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- alle definizioni di cui al documento tecnico B.5 (cfr. allegato III), nel qual caso tutti i sistemi di attribuzione devono essere in grado di capire la richiesta e di rispondere,
- oppure a standard definiti diversamente, nel qual caso il sistema di attribuzione deve essere in grado di capire la richiesta e di rispondere solo se è stato concluso un accordo specifico con il sistema di distribuzione richiedente.

4.2.7.3. Il sistema di attribuzione della prenotazione trasmette la risposta sulla disponibilità/prenotazione per le biciclette

Se l'impresa ferroviaria utilizza sistemi informatici per inviare una risposta di disponibilità/prenotazione per il trasporto di biciclette, deve seguire le istruzioni attinenti a questo processo.

Se la richiesta di prenotazione di spazi per biciclette è stata formulata correttamente, secondo il processo descritto in precedenza, il sistema di attribuzione invia al sistema di distribuzione richiedente una risposta di disponibilità/prenotazione per il treno richiesto.

I principali tipi di risposte alla prenotazione sono:

- risposta sulla disponibilità,
- conferma della richiesta di prenotazione,
- conferma della richiesta di annullamento parziale,
- conferma della richiesta di annullamento completo,
- risposta negativa.

Questo processo viene eseguito in risposta a una richiesta ricevuta dal sistema di attribuzione, secondo il processo descritto in precedenza.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- alle informazioni contenute nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III),
- oppure a standard definiti diversamente,

in base al protocollo utilizzato dal sistema di attribuzione richiedente.

4.2.8. *Trattamento delle informazioni relative al trasporto di automobili*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui l'impresa ferroviaria assicura la fornitura di informazioni per il trasporto di automobili/moto (nel prosieguo, la parola «automobili» include le moto) qualora venga offerto dall'impresa ferroviaria.

Questo parametro fondamentale assicura che le informazioni sul trasporto di automobili siano disponibili per i passeggeri. Il sistema di attribuzione deve essere in grado di gestire almeno i messaggi, secondo il protocollo specificato nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III).

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano nel modo seguente: il trattamento delle informazioni relative al trasporto di automobili si applica in relazione ai servizi passeggeri dell'impresa ferroviaria laddove viene offerto il trasporto di automobili. Le disposizioni di questo parametro fondamentale per quanto riguarda una richiesta/conferma elettronica si applicano se esiste un accordo tra la parte richiedente e quella di attribuzione per la fornitura di servizi, dove tale trasporto può essere prenotato o è soggetto a prenotazione obbligatoria.

Questo parametro fondamentale si applica nel modo seguente:

4.2.8.1. *L'impresa ferroviaria pubblica le condizioni per la gestione delle automobili*

L'impresa ferroviaria comunica ai passeggeri le condizioni per il trasporto di automobili, laddove tale trasporto è offerto dall'impresa ferroviaria. Queste informazioni sono pubblicate almeno sul sito Internet ufficiale dell'impresa ferroviaria. Tale sito deve essere conforme agli orientamenti sull'accessibilità dei contenuti Internet, in considerazione delle esigenze delle persone con disabilità uditive e/o visive.

Tali condizioni devono elencare almeno:

- i tipi/numeri di treni su cui è disponibile il trasporto di automobili,
- particolari orari/periodi in cui è consentito il trasporto di automobili,
- le tariffe standard per il trasporto di automobili (comprese le tariffe per la sistemazione dei passeggeri, laddove l'impresa ferroviaria offre tale servizio),
- l'indirizzo specifico e l'orario dell'imbarco delle automobili a bordo del treno,
- l'indirizzo specifico e l'orario di arrivo del treno alla stazione di destinazione,
- le dimensioni, il peso e altre limitazioni per il trasporto di automobili.

La prima pubblicazione avviene al più tardi sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente STI. Eventuali modifiche a queste informazioni devono essere pubblicate almeno sei giorni prima della loro entrata in vigore. L'impresa ferroviaria elenca gli articoli che sono stati modificati. L'impresa ferroviaria deve mantenere in ogni caso la versione precedente di queste informazioni sul proprio sito Internet ufficiale.

4.2.8.2. L'impresa ferroviaria o il venditore di biglietti trasmettono una richiesta di disponibilità/prenotazione per automobili al sistema di prenotazione

La possibilità di effettuare una prenotazione è soggetta all'esistenza di un accordo commerciale tra il vettore e il distributore interessati. Tali accordi possono comprendere spese, norme tecniche e di sicurezza, limitazioni specifiche in termini di treni, origini/destinazioni, tariffe, canali di vendita, ecc.

Se l'impresa ferroviaria o il venditore di biglietti utilizzano mezzi informatici per inviare una richiesta di disponibilità/prenotazione per il trasporto di automobili, tale comunicazione deve essere conforme alle disposizioni che regolano questo processo.

Subordinatamente a un accordo tra le parti interessate, il sistema di distribuzione che effettua la richiesta trasmette al sistema di attribuzione per il treno in questione le richieste di disponibilità/prenotazione per il trasporto di automobili specificato.

I principali tipi di richieste di prenotazione sono:

- richiesta di disponibilità,
- richiesta di prenotazione,
- richiesta di annullamento parziale,
- richiesta di annullamento completo.

Questo processo viene eseguito in seguito a una richiesta trasmessa da un cliente al sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- agli elementi definiti nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III), nel qual caso tutti i sistemi di attribuzione devono essere in grado di capire la richiesta e di rispondere,
- oppure a standard definiti diversamente, nel qual caso il sistema di attribuzione deve essere in grado di capire la richiesta e di rispondere solo se è stato concluso un accordo specifico con il sistema di distribuzione richiedente.

4.2.8.3. Il sistema di attribuzione trasmette la risposta in merito alla disponibilità/prenotazione per le automobili

Se l'impresa ferroviaria utilizza mezzi informatici per inviare risposte di disponibilità/prenotazione per il trasporto di automobili, deve seguire le norme stabilite in relazione a questo processo.

Se la richiesta di prenotazione di automobili è stata formulata correttamente, secondo il processo descritto in precedenza, il sistema di attribuzione invia al sistema di distribuzione richiedente una risposta di disponibilità/prenotazione per il treno richiesto.

I principali tipi di risposte di prenotazione sono:

- risposta sulla disponibilità,
- conferma della richiesta di prenotazione,
- conferma della richiesta di annullamento parziale,
- conferma della richiesta di annullamento completo,
- risposta negativa.

Questo processo viene eseguito in risposta a una richiesta ricevuta dal sistema di attribuzione, secondo il processo descritto in precedenza.

Gli elementi dei dati e il contenuto delle informazioni del messaggio utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

— agli elementi definiti nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III),

— oppure a standard definiti diversamente,

in base al protocollo utilizzato dal sistema di distribuzione richiedente.

4.2.9. *Gestione della disponibilità/delle prenotazioni*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria tratta le prenotazioni per la sistemazione dei passeggeri. Tutti i vari tipi di sistemazione [come posti a sedere, cuccette, vagoni letto, posti a sedere prioritari, spazi per sedie a rotelle, compartimenti letto universali (cfr. paragrafo 4.2.4 della STI per le persone a mobilità ridotta)] vengono indicati nel prosieguo come «posti», a meno che non siano necessarie informazioni più specifiche. Le prenotazioni per il trasporto di biciclette, automobili e per l'assistenza alle persone a mobilità ridotta sono descritte nei diversi parametri fondamentali in capitoli separati.

La prenotazione dei posti può essere un'operazione distinta del contratto di trasporto o fare parte di una transazione combinata che comprende sia la prenotazione che il contratto di trasporto.

Questo parametro di base assicura che le imprese ferroviarie che effettuano l'emissione e l'attribuzione scambino informazioni adeguate circa la disponibilità e la prenotazione. Il sistema di attribuzione deve essere in grado di gestire almeno i messaggi, secondo il protocollo specificato nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III).

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano se esiste un accordo tra la parte richiedente e quella di attribuzione in merito a servizi che possono essere prenotati o che sono soggetti a prenotazione obbligatoria.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.9.1. *L'impresa ferroviaria o il venditore di biglietti trasmettono una richiesta di disponibilità/prenotazione al sistema di attribuzione della prenotazione*

La possibilità di effettuare una prenotazione è soggetta all'esistenza di un accordo commerciale tra il vettore e il distributore interessati. Tali accordi possono comprendere spese, norme tecniche e di sicurezza, limitazioni specifiche in termini di treni, origini/destinazioni, tariffe, canali di vendita, ecc.

Subordinatamente a un accordo tra le parti interessate, il sistema di distribuzione che effettua la richiesta trasmette al sistema di attribuzione per il treno in questione le richieste di disponibilità/prenotazione per il tipo di sistemazione specificato.

I principali tipi di richieste di prenotazione sono:

— domanda sulla disponibilità,

— richiesta di prenotazione,

— richiesta di annullamento parziale,

— richiesta di annullamento completo.

Questo processo viene eseguito in seguito a una richiesta trasmessa da un cliente al sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio, utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- agli elementi stabiliti nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III), nel qual caso tutti i sistemi di attribuzione devono essere in grado di capire la richiesta e di rispondere,
- oppure a standard definiti diversamente, nel qual caso il sistema di attribuzione deve essere in grado di capire la richiesta e di rispondere solo se è stato concluso un accordo specifico con il sistema di distribuzione richiedente.

4.2.9.2. Il sistema di attribuzione della prenotazione trasmette la risposta in merito alla disponibilità/prenotazione

Se la richiesta di prenotazione di posti è stata formulata correttamente, secondo il processo descritto in precedenza, il sistema di attribuzione invia al sistema di distribuzione richiedente una risposta di disponibilità/prenotazione per il treno richiesto.

I principali tipi di risposte di prenotazione sono:

- risposta sulla disponibilità,
- conferma della richiesta di prenotazione,
- conferma della richiesta di annullamento parziale,
- conferma della richiesta di annullamento completo,
- proposta di sostituzione,
- risposta negativa.

Questo processo viene eseguito in risposta a una richiesta ricevuta dal sistema di attribuzione, secondo il processo descritto in precedenza.

Gli elementi di dati e le informazioni contenute nel messaggio, utilizzati per rispettare gli obblighi devono essere conformi:

- agli elementi definiti nel documento tecnico B.5 (cfr. allegato III),
- oppure a standard definiti diversamente,

in base al protocollo utilizzato dal sistema di distribuzione richiedente.

4.2.10. *Trattamento degli elementi di sicurezza per la distribuzione di prodotti*

Questo parametro fondamentale specifica il modo in cui l'impresa ferroviaria di attribuzione genera elementi di sicurezza per la distribuzione dei suoi prodotti.

Questo parametro fondamentale deve garantire che le imprese ferroviarie e i passeggeri ottengano dall'impresa ferroviaria di attribuzione, nel momento opportuno, le informazioni di sicurezza e i riferimenti necessari per i vari tipi di biglietto.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.10.1. Il sistema di attribuzione crea un elemento di sicurezza per l'emissione elettronica

Se un'impresa ferroviaria emette un biglietto/una prenotazione conforme al contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV), il personale della biglietteria ferroviaria/agenzia/rivenditore o del sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria genera le informazioni di sicurezza da inserire nel biglietto/prenotazione.

Questo processo viene eseguito non appena lo stato di prenotazione e i dati della transazione di vendita sono stati correttamente inviati al sistema di distribuzione delle imprese ferroviarie concordate.

Il suddetto processo e le informazioni utilizzate devono essere conformi:

- allo standard per il trattamento degli elementi di sicurezza per la distribuzione del prodotto, in via di sviluppo. Si tratta pertanto di uno dei punti in fase di definizione elencati nell'allegato II.

4.2.10.2. Il sistema di attribuzione crea un dossier di riferimento per l'impresa ferroviaria per l'erogazione elettronica

Se un'impresa ferroviaria emette un biglietto/prenotazione conforme CIV, il personale della biglietteria ferroviaria/agenzia/rivenditore o del sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria genera un numero di dossier che consente di recuperare il biglietto/la prenotazione e inserisce tutte le informazioni relative al biglietto nel proprio sistema di distribuzione.

Questo processo viene eseguito non appena lo stato della prenotazione e i dati della transazione di vendita sono stati correttamente inviati al sistema di distribuzione delle imprese ferroviarie concordate.

Il suddetto processo e le informazioni utilizzate devono essere conformi:

- allo standard per il trattamento degli elementi di sicurezza per la distribuzione del prodotto, in via di sviluppo. Si tratta pertanto di uno dei punti in fase di definizione elencati nell'allegato II.

4.2.10.3. Il sistema di attribuzione crea un numero di dossier per il passeggero, ai fini dell'erogazione elettronica

Se un'impresa ferroviaria emette un biglietto/prenotazione conforme al contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV), il personale della biglietteria ferroviaria/agenzia/rivenditore o del sistema di distribuzione dell'impresa ferroviaria genera un numero di dossier e lo inserisce nel biglietto/prenotazione.

Questo processo deve essere eseguito non appena lo stato di prenotazione e i dati della transazione di vendita sono stati correttamente inviati al sistema di distribuzione delle imprese ferroviarie concordate.

Il suddetto processo e le informazioni utilizzate devono essere conformi:

- allo standard per il trattamento degli elementi di sicurezza per la distribuzione del prodotto, in via di sviluppo. Si tratta pertanto di uno dei punti in fase di definizione elencati nell'allegato II.

4.2.11. *Consegna del prodotto al cliente dopo l'acquisto (adempimento)*

Questo parametro fondamentale stabilisce tutti i metodi diretti e indiretti possibili di adempimento collegati al biglietto e/o alla prenotazione e al tipo di supporti (ad esempio carta).

Questo parametro fondamentale garantisce che l'emittente o il venditore del biglietto emettano biglietti secondo standard che assicurano l'interoperabilità tra imprese ferroviarie. Ai fini dell'emissione dei biglietti per la vendita internazionale e all'estero, le imprese ferroviarie utilizzano almeno uno dei tipi di adempimento elencati nel paragrafo 4.2.11.1 Adempimento — diretto — per la vendita internazionale e estera e nel paragrafo 4.2.11.2 Adempimento — indiretto — per la vendita internazionale e estera.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano almeno in relazione alle tariffe per la vendita internazionale e all'estero.

4.2.11.1. Adempimento — diretto — per la vendita internazionale e estera

Questo processo è un'alternativa al processo 4.2.11.2 «adempimento — indiretto — per la vendita internazionale e estera».

Le imprese ferroviarie devono accettare almeno i biglietti conformi alla definizione contenuta nel documento tecnico B.6 (cfr. allegato III), eccetto qualora il biglietto non sia adatto per il viaggio intrapreso, nel caso in cui l'impresa ferroviaria abbia motivi ragionevoli per sospettare una frode e nel caso in cui il biglietto non venga utilizzato in conformità alle condizioni di trasporto, a norma del paragrafo 4.2.4.

I principali tipi di biglietti emessi sono specificati nel documento tecnico B.6 dell'allegato III:

- biglietto e prenotazione,
- solo biglietto,
- solo prenotazione,
- supplementi,
- passaggio a una categoria di biglietto superiore,
- cambio di itinerario,
- carta d'imbarco,
- tariffe speciali abbinate a carte ferroviarie nazionali,
- biglietto per comitiva,
- carte ferroviarie internazionali di vario tipo,
- coupon per veicolo al seguito,
- buono di viaggio a titolo di rimborso.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi ai documenti tecnici:

- B.6 (cfr. allegato III).

4.2.11.2. Adempimento — indiretto — per la vendita internazionale e estera

Questo processo è un'alternativa al processo 4.2.11.1 «adempimento — diretto — per la vendita internazionale e estera».

Se l'impresa ferroviaria effettua le vendite utilizzando l'adempimento indiretto in uno dei seguenti metodi, deve utilizzare le seguenti norme:

- consegna elettronica conforme CIV (biglietto da ritirare alla stazione — Ticket On Departure),
- manifestazione d'intenzione di viaggio in elenco conforme CIV (Manifest On List),
- biglietto A4 conforme CIV inviato via e-mail.

I principali tipi di biglietti emessi di cui sopra sono:

- biglietto aperto (solo viaggio),
- biglietto aperto + prenotazione (viaggio e prenotazione),
- biglietto aperto + supplemento (viaggio e supplemento),
- biglietto aperto + prenotazione + supplemento (viaggio, prenotazione e supplemento),
- biglietto con prezzo globale (viaggio e prenotazione).

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi ai seguenti documenti tecnici:

— B.6 (cfr. allegato III),

— B.7 (cfr. allegato III),

— è in corso di sviluppo una norma per i biglietti «Ticket On Departure» e «Manifest On List» europei. Si tratta pertanto di uno dei punti in fase di definizione elencati nell'allegato II.

4.2.11.3. Adempimento — diretto — vendite nazionali

Punto in fase di definizione (cfr. allegato II).

4.2.11.4. Adempimento — indiretto — vendite nazionali

Punto in fase di definizione (cfr. allegato II).

4.2.12. *Trattamento delle informazioni fornite all'interno della stazione*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui il gestore della stazione fornisce ai clienti informazioni sui treni in circolazione all'interno della stazione.

Le disposizioni si applicano soltanto se vi è stato un rinnovamento, un importante aggiornamento o una nuova installazione degli annunci vocali e/o dei sistemi di visualizzazione.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano almeno in relazione alle stazioni in cui i treni effettuano fermate internazionali.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.12.1. Il gestore della stazione informa i clienti all'interno della stazione

Per quanto riguarda le informazioni sulle partenze dei treni, i gestori di stazione forniscono le seguenti informazioni sulla partenza dei treni ai clienti all'interno delle stazioni:

— tipo e/o numero del treno,

— stazione/i di destinazione,

— eventuali fermate intermedie,

— binario o marciapiede,

— orario di partenza programmato.

In caso di variazione di queste informazioni per i treni di partenza, i gestori di stazione devono fornire, nelle stazioni, almeno le seguenti informazioni:

— tipo e/o numero del treno,

— stazione/i di destinazione,

— orario di partenza programmato,

— variazione rispetto al programma.

Per quanto riguarda le informazioni sui treni che giungono al capolinea, il gestore della stazione fornisce almeno le seguenti informazioni:

- stazione/i di partenza,
- orario di arrivo alla stazione capolinea,
- tipo e/o numero del treno,
- binario o marciapiede di arrivo.

In caso di variazioni riguardanti i treni che giungono al capolinea, il gestore della stazione fornisce almeno le seguenti informazioni in merito a tali treni:

- tipo e/o numero del treno,
- stazione/i di partenza,
- orario di arrivo programmato,
- variazione rispetto al programma.

Le variazioni rispetto al programma comprendono:

- ritardi materiali,
- cambio di binario o marciapiede,
- cancellazione totale o parziale del treno,
- nuovo instradamento del treno.

Il gestore della stazione decide in base agli accordi con le imprese ferroviarie e/o i gestori dell'infrastruttura in merito a:

- tipo di sistema informativo (display e/o annunci vocali),
- momento in cui fornire le informazioni,
- posizione all'interno della stazione in cui installare il sistema informativo.

Conformemente a un accordo contrattuale, le informazioni sulle variazioni vengono trasmesse a tempo debito al gestore della stazione dalle imprese ferroviarie e/o dai gestori dell'infrastruttura.

4.2.13. *Trattamento delle informazioni fornite all'interno dei veicoli*

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria fornisce informazioni sui treni in marcia nell'area dei veicoli.

Le disposizioni si applicano al materiale rotabile nuovo o rinnovato o aggiornato, qualora vengano rinnovati o installati i sistemi informativi (annunci vocali e/o display).

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano almeno a tutti quei treni che effettuano servizio internazionale.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.13.1. L'impresa ferroviaria informa i passeggeri a bordo del treno

L'impresa ferroviaria fornisce ai passeggeri a bordo del treno le informazioni seguenti:

- nella stazione di partenza e alle principali fermate intermedie;
- tipo e/o numero del treno,
- destinazione/i finale/i,
- laddove possibile, le fermate intermedie,
- ritardo materiale,
- motivi del ritardo, se noti.

Prima dell'arrivo a tutte le stazioni intermedie:

- fermata successiva (nome della stazione).

Prima dell'arrivo nella principale stazione intermedia e nella stazione di destinazione:

- fermata successiva (nome della stazione),
- orario di arrivo programmato,
- orario di arrivo previsto e/o altre informazioni sul ritardo,
- principali coincidenze successive (a discrezione dell'impresa ferroviaria).

L'impresa ferroviaria decide in merito a:

- tipo di sistema informativo (display e/o annunci vocali),
- momento in cui fornire le informazioni,
- posizione all'interno del treno in cui installare i dispositivi informativi.

4.2.14. Preparazione del treno

Questo parametro fondamentale stabilisce il modo in cui l'impresa ferroviaria informa il gestore dell'infrastruttura del fatto che il treno è pronto ad accedere alla rete una volta svolte le attività di partenza del treno definite nel paragrafo 4.2.3.3 della STI OPE o quando il numero del treno è cambiato.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano a tutti i treni dell'impresa ferroviaria.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.14.1. Messaggio «treno pronto» per tutti i treni

L'impresa ferroviaria trasmette un messaggio «treno pronto» al gestore dell'infrastruttura ogni volta che un treno è pronto ad accedere per la prima volta alla rete, a meno che, in base a norme nazionali, il gestore dell'infrastruttura non accetti l'orario come equivalente di un messaggio «treno pronto». Nel secondo caso, l'impresa ferroviaria informa al più presto il gestore dell'infrastruttura e, qualora opportuno, il gestore della stazione se il treno non è pronto.

I messaggi devono contenere almeno:

- il numero del treno e/o della traccia,
- l'indicazione che il treno è pronto, che indica che il treno è stato preparato ed è pronto a funzionare.

Altri elementi quali:

- punto di partenza della traccia con l'orario per il quale è stata richiesta la traccia,
- punto di destinazione della traccia con l'orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto,

possono essere trasmessi nello stesso messaggio.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi al messaggio «treno pronto» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se le parti interessate hanno concluso un accordo specifico che ne consente l'utilizzo.

4.2.15. *Informazioni e previsioni sulla circolazione dei treni*

Questo parametro fondamentale indica le informazioni e le previsioni sulla circolazione dei treni. Deve prescrivere come vanno gestiti il dialogo tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, nonché tra l'impresa ferroviaria e il gestore della stazione, allo scopo di scambiare informazioni e previsioni sulla circolazione dei treni.

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui il gestore dell'infrastruttura invia, al momento opportuno, le informazioni sulla marcia di un treno all'impresa ferroviaria e al gestore dell'infrastruttura successiva interessata dalla circolazione del treno.

Le informazioni sulla marcia del treno servono a fornire dettagli sullo stato attuale del treno in punti di segnalazione concordati.

Le previsioni sulla marcia dei treni vengono utilizzate per fornire informazioni sul tempo previsto in punti di previsione concordati. Questo messaggio viene inviato dal gestore dell'infrastruttura all'impresa ferroviaria e al gestore dell'infrastruttura vicina interessata dalla marcia del treno. Le informazioni sulle previsioni di marcia del treno vengono trasmesse al gestore della stazione a tempo debito dalle imprese ferroviarie e/o dai gestori dell'infrastruttura in base a un accordo contrattuale.

L'accordo sulla traccia oraria specifica i punti di segnalazione per la marcia del treno.

Questo parametro fondamentale descrive il contenuto del messaggio e non prescrive il processo per la generazione delle previsioni sulla marcia dei treni.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano a tutti i treni dell'impresa ferroviaria.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.15.1. Avviso di treno in marcia per tutti i treni

Il gestore dell'infrastruttura invia un messaggio «avviso di treno in marcia» all'impresa ferroviaria. Questo processo viene eseguito non appena il treno raggiunge i punti di segnalazione concordati in cui fornire avvisi di treno in marcia. Un punto di rilevamento concordato può essere un punto di trasferimento, una stazione o la destinazione finale del treno.

Il messaggio contiene almeno i seguenti elementi:

- il numero del treno e/o della traccia (ID treno),
- orario programmato e orario effettivo al punto di rilevamento concordato,
- identificazione del punto di rilevamento,
- stato del treno al punto di rilevamento (arrivo, partenza, passaggio, partenza dalla stazione di origine, arrivo alla destinazione finale).

Altri elementi quali:

- delta ritardo rispetto all'orario prenotato programmato (in minuti),
- qualora disponibile, il motivo del ritardo,

possono essere trasmessi nello stesso messaggio.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «TrainRunningInformationMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se esiste un accordo specifico fra le parti interessate per consentire l'utilizzo di tali standard.

4.2.15.2. Previsioni di marcia per tutti i treni

Il gestore dell'infrastruttura invia un messaggio «previsione di marcia del treno» all'impresa ferroviaria.

Questo processo viene eseguito non appena il treno raggiunge i punti di rilevamento concordati in cui fornire una previsione. Un punto di previsione concordato può essere un punto di trasferimento o una stazione o altro ancora. Una previsione di marcia del treno può essere inviata anche prima che il treno inizi a circolare. Per ritardi supplementari che si verifichino tra due punti di segnalazione, deve essere definita contrattualmente una soglia tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura a cui deve essere inviata una previsione iniziale o nuova. Se il ritardo non è noto, il gestore dell'infrastruttura invia un «messaggio di perturbazione del servizio» (cfr. il paragrafo 4.2.16 «informazioni di perturbazione del servizio»).

Il messaggio di previsione di marcia del treno deve indicare il tempo previsto per i punti di previsione concordati.

Le informazioni sulle previsioni di marcia del treno vengono trasmesse al gestore della stazione a tempo debito dalle imprese ferroviarie e/o dai gestori dell'infrastruttura in base a un accordo contrattuale.

Il gestore dell'infrastruttura deve inviare questo messaggio al gestore dell'infrastruttura successiva interessata dalla marcia del treno.

Il messaggio deve contenere almeno:

- numero del treno e/o della traccia (ID treno),
- per ogni punto di previsione concordato:
 - orario programmato e orario previsto,
 - individuazione del punto di previsione concordato,
- stato del treno al punto di previsione concordato (arrivo, partenza, passaggio, arrivo alla destinazione finale).

Altri elementi quali:

- delta orario stimato rispetto all'orario prenotato programmato (in minuti),
- comunicazione del motivo del ritardo, qualora disponibile,

possono essere inviati nello stesso messaggio.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «TrainRunningForecastMessage» dei documenti tecnici.

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se è stato firmato un accordo specifico a tale fine fra le parti interessate, che consente l'utilizzo di tali standard.

4.2.16. *Informazioni concernenti la perturbazione del servizio*

Questo parametro fondamentale indica come vengono trattate le informazioni concernenti la perturbazione del servizio tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano a tutti i treni dell'impresa ferroviaria.

Allo scopo di trattare i reclami dei passeggeri, i dati sulla perturbazione del servizio vengono mantenuti a disposizione delle imprese ferroviarie, dei venditori dei biglietti e/o degli organismi pubblici autorizzati per almeno dodici mesi successivi alla scadenza dei dati stessi.

Questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi.

4.2.16.1. *Note generali*

L'impresa ferroviaria informa il gestore dell'infrastruttura dello stato operativo dei treni, definito nel paragrafo 4.2.3.3.2 della STI OPE.

Se la marcia del treno è interrotta, il gestore dell'infrastruttura invia un messaggio di «interruzione della marcia del treno», come specificato di seguito.

4.2.16.2. *Messaggio di interruzione della marcia del treno per tutti i treni*

Se la marcia del treno è interrotta, il gestore dell'infrastruttura trasmette questo messaggio al gestore dell'infrastruttura vicina e alle imprese ferroviarie.

Se si conosce la durata del ritardo, il gestore dell'infrastruttura deve inviare un messaggio «Previsione di marcia del treno» (cfr. il paragrafo 4.2.15.2 «previsione di marcia del treno»).

I dati principali contenuti in questo messaggio sono:

- numero della traccia e/o del treno (ID treno),
- identificativo della posizione del treno basato sulla località successiva rispetto all'archivio di riferimento della località,
- ora di inizio dell'interruzione,
- data e orario programmati di partenza da tale località,
- codice che indica il motivo e/o la descrizione dell'interruzione.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «TrainRunningInterruptionMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se è stato concluso un accordo specifico tra le parti interessate che consente l'utilizzo di tali standard.

4.2.17. *Trattamento dei dati dell'orario in gestione operativa per i treni*

Questo parametro fondamentale indica il modo in cui devono essere gestite le richieste di traccia oraria in gestione operativa tra la «parte entrante» e il gestore dell'infrastruttura. Questi requisiti sono validi per tutte le richieste di traccia oraria in gestione operativa.

Questo parametro fondamentale non comprende questioni relative alla gestione del traffico. Il limite di tempo tra le tracce orarie in gestione operativa e cambia mentre modifiche alla traccia nella gestione del traffico è soggetto ad accordi locali. Qualora siano coinvolte esigenze di trasporto in gestione operativa (ad esempio treno speciale, treno supplementare), deve essere possibile richiedere una traccia oraria in gestione operativa. A tal fine, la parte entrante che chiede una traccia oraria in gestione operativa deve fornire al gestore dell'infrastruttura tutte le informazioni necessarie che indicano quando e dove deve circolare un treno e i relativi dati.

A livello europeo non è specificato alcun intervallo di tempo minimo. Il prospetto informativo della rete può specificare intervalli di tempo minimi.

Ciascun gestore dell'infrastruttura è responsabile dell'idoneità di ogni traccia oraria rispetto alle caratteristiche della sua infrastruttura; da parte sua, l'impresa ferroviaria è tenuta a verificare le caratteristiche del treno rispetto ai valori indicati nei dettagli della traccia oraria stabilita nel contratto.

Di seguito sono indicati i vari scenari possibili:

- scenario A: la parte entrante contatta tutti i gestori delle infrastrutture coinvolte direttamente (caso A) o tramite uno sportello unico (caso B) per organizzare le tracce orarie per il percorso completo. In questo caso la parte entrante deve anche gestire il treno nel percorso completo,
- scenario B: ogni parte entrante impegnata nel percorso contatta i gestori delle infrastrutture locali direttamente o tramite uno sportello unico per richiedere una traccia oraria per la sezione di percorso su cui gestisce il treno.

In entrambi gli scenari la procedura di assegnazione per una richiesta di traccia oraria in gestione operativa prende la forma di un dialogo tra la parte entrante e il gestore dell'infrastruttura, contenente i seguenti messaggi:

- richiesta di traccia oraria,
- dettagli della traccia oraria,
- messaggio traccia oraria non disponibile,
- messaggio traccia oraria confermata,
- messaggio dettagli della traccia oraria respinti,
- messaggio traccia oraria annullata,
- messaggio traccia oraria prenotata non più disponibile,
- messaggio di conferma della ricezione.

Nel caso di movimenti del treno per i quali è già stata chiesta e assegnata una traccia oraria, non è necessario ripetere la richiesta a meno che il ritardo non superi un valore concordato a livello contrattuale tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura oppure se è cambiata la composizione del treno in modo tale da rendere la richiesta di traccia oraria non valida.

Le disposizioni di questo parametro fondamentale si applicano alla gestione delle tracce per tutti i treni dell'impresa ferroviaria, ma soltanto se le parti interessate utilizzano applicazioni telematiche ai sensi dell'allegato II della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ per le richieste di traccia oraria in gestione operativa.

⁽¹⁾ GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

In tal caso, questo parametro fondamentale stabilisce i seguenti processi:

4.2.17.1. Richiesta di traccia oraria

Questo messaggio viene inviato al gestore dell'infrastruttura dalla parte entrante con il seguente contenuto principale:

- parte che effettua la richiesta di traccia oraria,
- punto di partenza della traccia: luogo di origine della traccia,
- orario di partenza dal punto di inizio della traccia: orario per il quale è richiesta la traccia,
- punto finale della traccia: destinazione del treno nella traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto finale della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto,
- sezione di percorso richiesta,
- fermate intermedie o altri punti specificati lungo la traccia proposta, con l'indicazione dell'orario di arrivo e partenza da un punto intermedio. L'assenza di indicazioni in questo campo significa che il treno non effettua fermate in questo punto,
- equipaggiamento concordato e necessario sul treno/dati per la sezione di percorso,
- velocità massima consentita del treno,
- massima velocità con il sistema di controllo specificato (nazionale e internazionale, ad esempio LZB, ETCS),
- per ogni macchina di trazione: classe di trazione, variante tecnica,
- macchina di trazione su terrapieno (classe di trazione, variante tecnica),
- principale rimorchio di veicolo guida,
- lunghezza totale,
- peso totale,
- carico assiale massimo,
- peso lordo al metro,
- prestazioni di frenatura (potenza frenante effettiva del livello di frenatura),
- tipo di frenatura (per l'indicazione di utilizzo della frenatura elettromagnetica),
- sistema/i specifico/i di controllo del treno (nazionale e internazionale),
- interruzione del freno di emergenza,
- sistema radio (ad esempio GSM-R),
- carico speciale,
- misura del carico,
- qualunque altro prerequisito tecnico diverso dalle dimensioni standard (ad esempio misura del carico eccezionale),
- categoria del treno,
- qualunque altro dato specifico richiesto a livello locale o nazionale per elaborare la richiesta di traccia,
- definizioni delle attività che devono essere svolte in un determinato punto intermedio lungo il percorso,

- codice dell'impresa ferroviaria responsabile del movimento del treno nella sezione corrente del percorso,
- codice del gestore dell'infrastruttura responsabile del treno nella rispettiva sezione del percorso,
- codice dell'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura per la sezione successiva del treno, qualora opportuno.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «PathRequestMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se esiste un accordo specifico fra le parti interessate che consentono l'utilizzo di tali standard.

4.2.17.2. Messaggio relativo ai dettagli della traccia oraria

Il gestore dell'infrastruttura invia questo messaggio con il seguente contenuto principale alla parte richiedente in risposta alla richiesta di traccia oraria di tale parte:

- parte che effettua la richiesta di traccia oraria,
- punto di partenza della traccia: luogo di origine della traccia,
- orario di partenza dal punto di inizio della traccia: orario per il quale è richiesta la traccia,
- punto finale della traccia: destinazione del treno nella traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto finale della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto,
- sezione di percorso richiesta,
- fermate intermedie o altri punti specificati lungo la traccia proposta, con l'indicazione dell'orario di arrivo e partenza da un punto intermedio. L'assenza di indicazioni in questo campo significa che il treno non effettua fermate in questo punto,
- equipaggiamento concordato e necessario sul treno/dati per la sezione di percorso,
- velocità massima consentita del treno,
- massima velocità con il sistema di controllo specificato (nazionale e internazionale, ad esempio LZB, ETCS),
- per ogni macchina di trazione: classe di trazione, variante tecnica,
- macchina di trazione su terrapieno (classe di trazione, variante tecnica),
- principale rimorchio di veicolo guida,
- lunghezza totale,
- peso totale,
- carico assiale massimo,
- peso lordo al metro,
- prestazioni di frenatura (rappresentano la potenza frenante effettiva del livello di frenatura),

- tipo di frenatura (per l'indicazione di utilizzo della frenatura elettromagnetica),
- sistema/i specifico/i di controllo del treno (nazionale e internazionale),
- interruzione del freno di emergenza,
- sistema radio (ad esempio GSM-R),
- carico speciale,
- misura del carico,
- qualunque altro prerequisito tecnico diverso dalle dimensioni abituali (ad esempio misura del carico eccezionale),
- categoria del treno,
- qualunque altro dato specifico richiesto a livello locale o nazionale per elaborare la richiesta di traccia,
- definizioni delle attività che devono essere svolte in un determinato punto intermedio lungo il percorso,
- codice dell'impresa ferroviaria responsabile del movimento del treno nella sezione corrente del percorso,
- codice del gestore dell'infrastruttura responsabile del treno nella rispettiva sezione del percorso,
- codice dell'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura per la sezione successiva del percorso, qualora opportuno.

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «PathDetail-Message» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico fra le parti interessate per consentire l'utilizzo di tali standard.

4.2.17.3. Messaggio «traccia oraria non disponibile»

Il gestore dell'infrastruttura invia questo messaggio alla parte richiedente in risposta alla richiesta di traccia della parte entrante in caso di non disponibilità di una traccia:

- punto di partenza della traccia: punto di partenza del treno nella traccia,
- punto di destinazione nella traccia,
- orario di partenza dal punto di inizio della traccia: orario per il quale è richiesta la traccia,
- indicazione che la traccia non è disponibile,
- motivo della non disponibilità della traccia.

Contemporaneamente a questo messaggio, o non appena possibile, il gestore dell'infrastruttura deve inviare una proposta alternativa senza che sia necessaria alcuna richiesta ulteriore da parte dell'impresa ferroviaria (messaggio «dettagli della traccia oraria»).

Il processo suddetto e le informazioni utilizzate per lo stesso devono essere conformi almeno al «PathNotAvailableMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.17.4. Messaggio di conferma della traccia oraria

La parte richiedente utilizza questo messaggio per prenotare/confermare la traccia proposta dal gestore dell'infrastruttura:

- numero della traccia per identificare la traccia,
- punto di partenza della traccia: punto di partenza del treno sulla traccia,
- punto di destinazione della traccia,
- orario di partenza dal punto di partenza della traccia: orario in cui è richiesta la traccia,
- punto di destinazione della traccia: destinazione del treno per la traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto di destinazione della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto,
- indicazione dell'accettazione della traccia proposta.

Il processo summenzionato e le informazioni utilizzate per realizzarlo devono almeno essere conformi al «PathConfirmedMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.17.5. Messaggio di rifiuto della traccia oraria

La parte richiedente usa questo messaggio per rifiutare i dettagli della traccia proposti dal gestore dell'infrastruttura rilevante:

- numero identificativo della traccia,
- indicazione del rifiuto dei dettagli della traccia,
- motivo del rifiuto della traccia o della modifica richiesta dalla parte entrante,
- punto di partenza della traccia: punto di partenza del treno per la traccia,
- punto di destinazione della traccia,
- orario di partenza dal punto di partenza della traccia: orario per il quale è stata richiesta la traccia,
- punto di destinazione della traccia: destinazione del treno per la traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto di destinazione della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto.

Il processo summenzionato e le informazioni utilizzate per realizzarlo devono almeno essere conformi al «PathDetailsRefusedMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.17.6. Messaggio di annullamento della traccia oraria

Questo messaggio viene usato da una parte entrante per annullare una traccia prenotata:

- numero identificativo della traccia,
- sezione del viaggio da annullare,
- indicazione dell'annullamento della traccia,
- punto di partenza originale della traccia: punto di partenza del treno per la traccia,
- punto di destinazione della traccia,
- orario di partenza dal punto iniziale originale della traccia: orario per il quale è stata richiesta la traccia,
- punto di destinazione originale della traccia: destinazione del treno per la traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto di destinazione originale della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto.

Il processo summenzionato e le informazioni utilizzate per realizzarlo devono almeno essere conformi al «PathCancelledMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.17.7. Messaggio «conferma di ricevimento»

Questo messaggio viene scambiato tra i gestori dell'infrastruttura e le parti entranti quando la risposta a uno qualsiasi dei messaggi summenzionati non può essere fornita entro 5 minuti:

- messaggio di conferma del ricevimento: indica che il messaggio è stato ricevuto e che chi lo ha ricevuto si attiverà per darvi seguito.

Il processo summenzionato e le informazioni utilizzate per realizzarlo devono almeno essere conformi al «ReceiptConfirmationMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.17.8. Messaggio «traccia oraria prenotata non disponibile»

Il gestore dell'infrastruttura usa questo messaggio per informare la parte entrante che un percorso prenotato non è più disponibile. La non disponibilità è dovuta a motivi importanti, ad esempio cause di forza maggiore. Contenuto del messaggio:

- numero di traccia,
- numero del treno previsto per la traccia soppressa (se già noto al gestore dell'infrastruttura),
- punto di partenza originale della traccia: punto di partenza del treno per la traccia,
- punto di destinazione della traccia,
- orario di partenza dal punto iniziale originale della traccia: orario per il quale è stata richiesta la traccia,

- punto di destinazione originale della traccia: destinazione del treno per la traccia richiesta,
- orario di arrivo al punto di destinazione originale della traccia: orario previsto di arrivo a destinazione del treno proposto,
- indicazione del motivo.

Il processo summenzionato e le informazioni utilizzate per realizzarlo devono almeno essere conformi al «PathNotAvailableMessage» dei documenti tecnici:

- B.30 (cfr. allegato III).

Inoltre, possono essere utilizzati altri standard esistenti per lo stesso scopo se viene concluso un accordo specifico tra le parti coinvolte per consentire l'uso di tali standard.

4.2.18. *Qualità dei dati e delle informazioni relativi alla presente STI*

4.2.18.1. *Requisiti*

Al fine di soddisfare i requisiti della presente STI, le disposizioni seguenti si applicano alla qualità dei dati e delle informazioni in tutta la STI.

Tutti i destinatari della presente STI sono responsabili di mettere a disposizione di altre imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o terze parti dati aggiornati, coerenti, accurati e completi nel momento e nel formato adeguati. Ogni attore interessato dalla presente STI deve essere responsabile della pubblicazione di informazioni aggiornate, coerenti, accurate e complete nel momento adeguato e con il contenuto adeguato destinate ai clienti (passeggeri) o ad altre imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o terzi.

Qualora le informazioni o i dati siano utilizzati per soddisfare al contempo i requisiti di più parametri fondamentali della presente STI, gli attori a cui questa si rivolge devono assicurare che le informazioni e i dati condivisi tra tali parametri fondamentali siano utilizzati in modo coerente (ad esempio, deve essere assicurata la coerenza i) tra l'orario e le informazioni sulle tariffe o ii) tra le tariffe e le informazioni sulla prenotazione).

Qualora le informazioni o i dati siano forniti da più destinatari della presente STI, tali attori dovranno assicurare congiuntamente che le informazioni o i dati comuni forniti siano aggiornati, coerenti, accurati, completi e compatibili (ad esempio: le forniture di informazioni per l'impresa ferroviaria A e l'impresa ferroviaria B devono essere coerenti al fine di assicurarne la corrispondenza alla frontiera, ecc.).

Qualora siano utilizzati dati o informazioni di riferimento al fine di soddisfare i requisiti della presente STI, gli attori a cui questa si rivolge devono garantire la coerenza tra le informazioni e i dati di riferimento e le informazioni o i dati utilizzati nei parametri fondamentali della presente STI (ad esempio, deve essere assicurata la coerenza i) tra i codici di riferimento dell'ubicazione e le informazioni sulla corsa del treno; o ii) tra i codici di riferimento dell'impresa ferroviaria e l'adempimento, ecc.).

La qualità delle informazioni e dei dati forniti dagli attori per gli scopi della presente STI deve essere tale da consentire ai suoi destinatari di emettere i biglietti come disposto dall'articolo 10 del regolamento sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

La qualità delle informazioni e dei dati forniti dagli attori per gli scopi della presente STI deve raggiungere un livello tale da consentire ai suoi destinatari di fornire le informazioni come disposto dall'articolo 10 e dall'allegato II del regolamento sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

4.2.19. *Vari archivi di riferimento e banche dati*

4.2.19.1. *Archivi di riferimento*

Per la circolazione dei treni passeggeri sulla rete europea, deve essere garantita la disponibilità dei seguenti archivi di riferimento nonché la possibilità di accesso a tali archivi da parte di tutti i soggetti erogatori di servizi (gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, terze parti autorizzate e capistazione). I dati devono rappresentare in qualsiasi momento la situazione effettiva.

L'Agenzia ferroviaria europea archivia in modo centralizzato e mantiene i codici unici per i seguenti dati di riferimento:

- archivio dei codici di tutti i gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, capistazione e soggetti erogatori di servizi,
- archivio dei codici delle ubicazioni,
- archivio di tutti i sistemi di controllo dei treni disponibili,
- archivio dei diversi tipi di locomotive,
- archivio delle officine di manutenzione europee,
- archivio dei sistemi di prenotazione europei,
- archivio dei codici per gli scambi di orari,
- archivio dei codici per gli scambi di tariffe,
- catalogo messaggi e insiemi di dati,
- repertorio degli elenchi di codici,
- qualsiasi altro archivio o elenco di codici necessario per l'uso dei documenti tecnici presenti negli allegati (questi vengono definiti durante la fase 1).

Qualora un archivio venga utilizzato insieme alla STI TAF, il suo sviluppo e il suo utilizzo devono approssimarsi il più possibile alla STI TAF applicata al fine di raggiungere le sinergie ottimali.

4.2.19.2. Altri requisiti delle banche dati

Le varie banche dati devono soddisfare anche altri requisiti indicati di seguito. Essi sono:

1) Autenticazione

Prima di poter accedere al contenuto delle banche dati, gli utenti devono superare una fase di autenticazione.

2) Protezione

Deve essere garantita la protezione delle banche dati attraverso il controllo dell'accesso alle stesse. Non è richiesta la cifratura del contenuto delle banche dati.

3) ACID

Le banche dati devono soddisfare il principio ACID (Atomicità, Coerenza, Isolamento, Durabilità).

4) Controllo dell'accesso

L'accesso ai dati delle banche dati deve essere consentito soltanto agli utenti o ai sistemi che dispongono della necessaria autorizzazione. Il controllo dell'accesso deve estendersi fino al controllo di ogni singolo attributo di un record di dati. L'accesso alle banche dati deve poter essere configurabile in base all'utilizzatore per l'inserimento, l'aggiornamento o la cancellazione di record.

5) Rintracciabilità

Le banche dati devono registrare tutte le azioni effettuate al loro interno per consentire la rintracciabilità dei dettagli relativi all'inserimento dei dati (autore, oggetto, momento di ogni variazione del contenuto).

6) Strategia di bloccaggio

Le banche dati devono applicare una strategia di bloccaggio per consentire l'accesso ai dati anche mentre è in corso la modifica dei record da parte di altri utenti.

7) Accesso multiplo

Le banche dati devono consentire a più utenti e sistemi di accedere contemporaneamente ai dati.

8) Affidabilità

L'affidabilità delle banche dati non deve essere di impedimento alla necessaria disponibilità.

9) Disponibilità

Le banche dati devono avere il livello di disponibilità necessario in funzione della natura dei dati e degli studi commerciali basati su di esse.

10) Manutenibilità

La manutenibilità delle banche dati deve garantire la disponibilità necessaria.

11) Sicurezza

Le banche dati in sé non sono legate alla sicurezza. Pertanto, gli aspetti della sicurezza non sono rilevanti. Ciò non toglie che la presenza di dati errati o non aggiornati può avere ripercussioni sulla sicurezza della circolazione di un treno.

12) Compatibilità

Le banche dati devono consentire l'utilizzo di uno dei linguaggi più diffusi per la manipolazione dei dati, ad esempio SQL o XQL.

13) Funzione di importazione

Le banche dati devono prevedere una funzione che consenta di importare dati formattati anziché inserirli manualmente.

14) Funzione di esportazione

Le banche dati devono prevedere una funzione che consenta di esportare, sotto forma di dati formattati, l'intero contenuto o parte di esso.

15) Campi obbligatori

Le banche dati devono prevedere l'obbligatorietà della compilazione di alcuni campi ai fini dell'accettazione dei record rilevanti come dati inseriti nella banca dati.

16) Controlli di plausibilità

Le banche dati devono prevedere controlli di plausibilità configurabili prima di accettare l'inserimento, l'aggiornamento o la cancellazione di record.

17) Tempi di risposta

Le banche dati devono avere tempi di risposta che garantiscano la tempestività delle operazioni di inserimento, aggiornamento o cancellazione dei record.

18) Aspetti legati alle prestazioni

Gli archivi e le banche dati devono soddisfare in modo efficiente in termini di costi le richieste d'informazioni necessarie al buon funzionamento di tutti i movimenti di treni a cui fanno riferimento le disposizioni della presente STI.

19) Aspetti legati alla capacità

Le banche dati devono essere in grado di conservare i dati aventi rilevanza per tutte le carrozze passeggeri e/o tutta la rete. La capacità delle banche dati deve poter essere ampliata in modo semplice (vale a dire aumentando la capacità di memorizzazione e il numero di computer). L'ampliamento della capacità deve poter essere eseguito senza sostituire il sottosistema.

20) Dati storici

Le banche dati devono poter gestire i dati storici mettendo a disposizione i dati già trasferiti in un archivio.

21) Strategia di backup

Deve essere applicata una strategia di backup che permetta di recuperare tutti i dati relativi a un periodo fino a 24 ore.

22) Aspetti commerciali

Il sistema utilizzato per le banche dati deve essere un prodotto disponibile in commercio (COTS) o liberamente utilizzabile (Open Source).

23) Aspetti legati alla tutela della vita privata

Le banche dati devono soddisfare i requisiti in materia di tutela della vita privata dello Stato membro in cui ha sede la società che eroga il servizio.

4.2.20. *Trasmissione elettronica dei documenti*

Il paragrafo 4.2.21 «reti e comunicazioni» descrive la rete di comunicazione da usare per lo scambio di dati. Tale rete e le relative procedure di sicurezza descritte consentono qualsiasi tipo di trasmissione in rete, ovvero e-mail, trasferimento di file (ftp, http), ecc. La scelta del tipo di trasmissione è lasciata alle parti che intervengono nello scambio di informazioni, le quali possono concordare di effettuare la trasmissione elettronica dei documenti, ad esempio, tramite protocollo ftp.

4.2.21. *Reti e comunicazioni*4.2.21.1. *Architettura generale*

Questo sottosistema vedrà, col tempo, la crescita e l'interazione di una vasta e complessa comunità telematica di interoperabilità ferroviaria composta da migliaia di soggetti (imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, terze parti quali rivenditori e autorità pubbliche) che opereranno in concorrenza e/o cooperazione per rispondere alle necessità del mercato.

L'infrastruttura di rete e di comunicazione su cui opererà la comunità di interoperabilità ferroviaria si baserà su un'«architettura di scambio dati» comune, conosciuta e adottata da tutti i soggetti partecipanti.

L'architettura di scambio dati proposta:

- è concepita per conciliare modelli eterogenei di informazione mediante la trasformazione della semantica dei dati scambiati dai sistemi e l'armonizzazione dei processi commerciali e delle differenze tra protocolli di applicazione,
- ha un impatto minimo sulle architetture IT attualmente usate da ciascun partecipante,
- salvaguarda gli investimenti IT già effettuati.

L'architettura di scambio dati favorisce un'interazione di tipo peer-to-peer tra tutti gli attori e, al contempo, garantisce l'integrità complessiva e la coerenza della comunità di interoperabilità ferroviaria fornendo un insieme di servizi centralizzati.

Il modello di interazione peer-to-peer consente una ripartizione ottimale dei costi tra i diversi attori basata sull'utilizzo effettivo e presenterà, in termini generali, minori problemi di scalabilità.

4.2.21.2. *Rete*

La rete deve assicurare il livello necessario di sicurezza, ridondanza, controllo del traffico, strumenti statistici, crescita dell'ampiezza di banda, accessibilità per l'utente ed efficienza della gestione.

In questo contesto, per «rete» si intendono il metodo e la filosofia di comunicazione e non la rete fisica in quanto tale.

L'interoperabilità ferroviaria si basa su un'architettura di scambio dati comune, nota e adottata da tutti i partecipanti, in modo da favorire l'ingresso di nuovi soggetti, in particolare clienti, e ridurre gli eventuali ostacoli all'ingresso.

Gli utenti accedono innanzitutto al deposito centrale per ottenere metadati quali l'identità del «peer» (attore), consultando eventuali informazioni già registrate o per verificare le credenziali di sicurezza. Successivamente viene avviata la comunicazione peer-to-peer tra gli attori coinvolti.

4.2.21.3. Protocolli

Per gli sviluppi possono essere utilizzati solo protocolli appartenenti all'Internet Protocol Suite (comunemente noto come TCP/IP, UDP/IP ecc.).

4.2.21.4. Protezione

Oltre al grado di protezione garantito a livello di rete (cfr. il paragrafo 4.2.21.2 «rete»), è possibile raggiungere un livello di sicurezza aggiuntivo per i dati sensibili utilizzando una combinazione di cifratura, sistema di certificazione e tecnologie VPN.

4.2.21.5. Cifratura

Per la trasmissione e l'archiviazione dei dati può essere utilizzata sia la cifratura asimmetrica che simmetrica, a seconda dei requisiti commerciali. A questo scopo deve essere adottata una infrastruttura per le chiavi pubbliche (Public Key Infrastructure, PKI).

4.2.21.6. Deposito centrale

Il deposito centrale deve essere in grado di gestire:

- metadati (dati strutturati che descrivono il contenuto dei messaggi),
- un elenco di indirizzi elettronici che i destinatari della presente STI consentono agli altri attori di utilizzare affinché possano ottenere informazioni o dati conformemente alle disposizioni della presente STI,
- cifratura,
- autenticazione,
- directory («elenco telefonico») contenente tutte le informazioni sui partecipanti necessarie allo scambio di messaggi e dati.

Qualora il deposito centrale venga utilizzato insieme alla STI TAF lo sviluppo e i cambiamenti devono essere effettuati in modo da avvicinarsi il più possibile alla STI TAF applicata al fine di ottenere sinergie ottimali.

4.2.21.7. Interfaccia comune per la comunicazione IF/GI

Ogni soggetto che desideri aderire alla comunità dell'interoperabilità ferroviaria deve ricorrere all'interfaccia comune.

L'interfaccia comune deve essere in grado di gestire:

- la formattazione dei messaggi in uscita in base ai metadati,
- la firma e la cifratura dei messaggi in uscita,
- l'indirizzamento dei messaggi in uscita,
- la verifica dell'autenticità dei messaggi in arrivo,
- la decifratura dei messaggi in arrivo,
- la verifica della conformità dei messaggi in arrivo rispetto ai metadati,
- l'accesso comune unico alle varie banche dati.

Ogni istanza dell'interfaccia comune ha accesso a tutti i dati richiesti in base alla STI e detenuti da ogni impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, ecc., indipendentemente dal fatto che le banche dati rilevanti siano centralizzate o individuali. In base ai risultati della verifica dell'autenticità dei messaggi in arrivo, si può applicare un livello minimo di notifica di ricevimento:

i) positiva: notifica positiva ACK;

ii) negativa: notifica negativa NACK.

Per gestire i compiti sopra descritti, l'interfaccia comune si avvale delle informazioni conservate nel deposito centrale.

Se un attore adotta uno «specchio» locale del deposito centrale, tale attore deve, utilizzando esclusivamente i mezzi a sua disposizione, assicurare che tale «specchio» locale sia una copia accurata e aggiornata del deposito centrale.

Laddove l'interfaccia comune venga utilizzata insieme alla STI TAF lo sviluppo e i cambiamenti devono essere effettuati in modo da approssimarsi il più possibile alla STI TAF applicata al fine di ottenere sinergie ottimali.

4.2.22. Gestione della connessione con gli altri modi di trasporto

Al fine di gestire la connessione con gli altri modi di trasporto, dovrebbe essere applicato lo standard seguente per la fornitura e lo scambio di informazioni con altri modi di trasporto:

- per lo scambio di informazioni sull'orario tra le imprese ferroviarie e gli altri modi di trasporto: norme EN 12896 («Transmodel») ed EN TC 278 WI 00278207 («IFOPT — Identification of Fixed Objects in Public transport», Identificazione di oggetti fissi nel trasporto pubblico),
- per lo scambio di dati specifici sull'orario, gli standard tecnici XML e i protocolli basati su Transmodel, in particolare la norma EN 15531 («SIRI») per lo scambio di orari in tempo reale e la norma EN TC 278 WI 00278207 («IFOPT») per lo scambio di dati di «arresto/stazione»,
- per lo scambio di dati sulle tariffe: questo standard è ancora un punto in fase di discussione (cfr. l'allegato II — Elenco dei punti in fase di definizione).

4.3. Specifiche funzionali e tecniche delle interfacce

Per quanto riguarda la compatibilità tecnica, le interfacce tra il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» e gli altri sottosistemi sono descritte nei paragrafi seguenti.

4.3.1. Interfacce con il sottosistema «materiale rotabile»

Tabella 1

Interfacce con il sottosistema «materiale rotabile»

Interfaccia	Riferimento alla STI «applicazioni telematiche per i passeggeri»	Riferimento alla STI «materiale rotabile convenzionale»
Display a bordo	4.2.13. Gestione della fornitura di informazioni nell'area del veicolo	4.2.5. Informazioni ai passeggeri (persone a mobilità ridotta)
Voce e annuncio automatici	4.2.13. Gestione della fornitura di informazioni nell'area del veicolo	4.2.5. Informazioni ai passeggeri (persone a mobilità ridotta)
		4.2.5.2. Sistema di comunicazione ai passeggeri

4.3.2. *Interfacce con le applicazioni telematiche per il sottosistema «merci»*

Tabella 2

Interfacce con le applicazioni telematiche per il sottosistema «merci»

Interfaccia	Riferimento alla STI «applicazioni telematiche per i passeggeri»	Riferimento alla STI relativa alle applicazioni telematiche per merci delle ferrovie convenzionali
Treno pronto	4.2.14.1. Messaggio «treno pronto» per tutti i treni	4.2.3.5. Messaggio «treno pronto»
Previsione di marcia del treno	4.2.15.2. Messaggio «previsione di marcia del treno» per tutti i treni	4.2.4.2. Messaggio «previsione di marcia del treno»
Avviso di treno in marcia	4.2.15.1. Messaggio «avviso di treno in marcia» per tutti i treni	4.2.4.3. Avviso di treno in marcia
Marcia del treno interrotta dalla impresa ferroviaria	4.2.16.2. Messaggio «marcia del treno interrotta» per tutti i treni	4.2.5.2. Marcia del treno interrotta
Trattamento dei dati dell'orario in gestione operativa	4.2.17. Trattamento dei dati dell'orario in gestione operativa per tutti i treni	4.2.2. Richiesta di traccia
Interfaccia comune	4.2.21.7. Interfaccia comune per la comunicazione IF/GI	4.2.14.7. Interfaccia comune per la comunicazione IF/GI
Deposito centrale	4.2.21.6. Deposito centrale	4.2.14.6. Deposito centrale
Archivi di riferimento	4.2.19.1. Archivi di riferimento	4.2.12.1 Archivi di riferimento

4.4. **Norme operative**

Alla luce dei requisiti essenziali di cui al capitolo 3, le norme operative specifiche del sottosistema oggetto della presente STI sono le seguenti.

4.4.1. *Qualità dei dati*

Al fine di garantire la qualità dei dati, il mittente di un messaggio previsto dalla STI è responsabile della correttezza dei dati contenuti nel messaggio al momento del suo invio. Se nelle banche dati previste da questa STI sono disponibili dati sorgente utilizzabili per garantire la qualità dei dati, i dati contenuti in tali banche dati devono essere usati per tale scopo.

Se nelle banche dati previste da questa STI non sono disponibili dati sorgente utilizzabili per garantire la qualità dei dati, il mittente del messaggio deve effettuare i controlli necessari per garantire la qualità dei dati utilizzando le proprie risorse.

La garanzia di qualità dei dati comprende il confronto con i dati contenuti nelle banche dati previste da questa STI e descritte in precedenza nonché, se del caso, controlli logici diretti ad accertare la tempestività e la continuità dei dati e dei messaggi.

I dati sono di qualità elevata se sono adatti agli scopi a cui sono destinati, e pertanto se:

- sono privi di errori, quindi accessibili, accurati, tempestivi, completi, congruenti con altre fonti, ecc.,
- possiedono le caratteristiche desiderate, quindi rilevanza, completezza, livello di dettaglio appropriato, facilità di lettura, semplicità di interpretazione, ecc.

Le principali caratteristiche della qualità dei dati sono le seguenti:

- accuratezza,
- completezza,
- congruenza,
- tempestività.

Accuratezza

L'acquisizione delle informazioni (dati) richieste deve essere effettuata nel modo più economico. Ciò può avvenire solo se i dati primari sono registrati, se possibile, in un'unica occasione. Pertanto, i dati primari dovrebbero essere introdotti nel sistema il più vicino possibile alla loro sorgente, in modo da poter essere completamente integrati in qualsiasi operazione di trattamento successiva.

Completezza

Prima di inviare un messaggio, è necessario verificarne la completezza e la sintassi per mezzo dei metadati. In questo modo si evita anche di appesantire la rete con traffico inutile.

Il controllo della completezza per mezzo dei metadati deve essere eseguito anche su tutti i messaggi in arrivo.

Congruenza

Per garantire la congruenza, devono essere applicati principi commerciali. È opportuno evitare di inserire più volte gli stessi dati e identificare chiaramente il proprietario dei dati.

Le modalità di applicazione di questi principi dipendono dalla complessità dei principi stessi. Per i principi più semplici possono bastare i vincoli e le disposizioni delle banche dati. Nel caso di principi più complessi che richiedono dati provenienti da diverse tabelle, devono essere applicate procedure di validazione che verifichino la congruenza della versione dei dati prima che vengano generati i dati dell'interfaccia e che divenga operativa la nuova versione dei dati. Per i dati trasferiti deve essere garantita la validazione rispetto ai principi aziendali definiti.

Tempestività

Fornire le informazioni esattamente in tempo è importante. La tempestività non rappresenta un problema quando la memorizzazione dei dati o l'invio di un messaggio vengono effettuati direttamente dal sistema IT in conseguenza di un evento, se il sistema è ben progettato in base alle esigenze dei processi aziendali. Tuttavia, nella maggior parte dei casi, l'invio di un messaggio è avviato da un operatore o si basa almeno sul contributo aggiuntivo di un operatore. Per garantire la tempestività, l'aggiornamento dei dati deve essere effettuato non appena possibile, anche per far sì che i messaggi inviati automaticamente dal sistema contengano dati attuali.

Il tempo di risposta per le richieste di informazioni deve essere preso in considerazione per le diverse applicazioni e tipologie di utente nell'ambito delle specifiche tecniche dettagliate. Tutti gli aggiornamenti e gli scambi di dati devono essere effettuati non appena possibile.

Misure della qualità dei dati

Le specifiche tecniche dettagliate definiscono le percentuali adeguate per:

- la completezza (percentuale di campi contenenti valori) e la congruenza dei dati (percentuale di valori concordanti in tabelle/file/record),
- la tempestività dei dati (percentuale di dati disponibili entro un tempo soglia specificato),
- l'accuratezza richiesta (percentuale di valori memorizzati che coincidono con i valori effettivi).

4.4.2. Gestione del deposito centrale

Le funzioni del deposito centrale sono definite al paragrafo 4.2.21.6 «deposito centrale». Per assicurare la qualità dei dati, l'organismo che gestisce il deposito centrale deve essere responsabile dell'aggiornamento e della qualità dei metadati e della directory, nonché della gestione del controllo degli accessi. La qualità dei metadati in termini di completezza, congruenza, tempestività e accuratezza deve consentire il funzionamento adeguato per gli scopi della presente STI.

4.5. Norme relative alla manutenzione

Di seguito sono descritte le norme di manutenzione specifiche per il sottosistema oggetto di questa STI, definite alla luce dei requisiti essenziali di cui al capitolo 3.

La qualità del servizio di trasporto deve essere garantita anche in caso di corruzione dei dati o di malfunzionamento totale o parziale delle apparecchiature di elaborazione dati. È quindi consigliabile duplicare i sistemi o computer, avendo cura di scegliere soluzioni con un'affidabilità particolarmente elevata e in grado di garantire un funzionamento ininterrotto durante le operazioni di manutenzione.

Gli aspetti legati alla manutenzione delle varie banche dati sono riportati nel paragrafo 4.2.19.2 «altri requisiti delle banche dati», ai punti 10 e 21.

4.6. Qualifiche professionali

Di seguito sono descritte le qualifiche professionali del personale necessario per l'esercizio e la manutenzione del sottosistema e per l'applicazione della STI.

L'applicazione della presente STI non richiede un sistema completamente nuovo in termini di hardware e software, né nuovo personale. Il rispetto dei requisiti comporta solo cambiamenti, aggiornamenti o estensioni delle operazioni che sono già state effettuate dal personale esistente. Pertanto, non sono previsti altri requisiti in aggiunta alle norme nazionali ed europee vigenti in materia di qualifiche professionali.

La formazione supplementare del personale, nei casi in cui è necessaria, non deve limitarsi alle indicazioni su come far funzionare le apparecchiature. Il personale deve conoscere e capire la funzione specifica attribuita nel processo globale di trasporto. In particolare, deve essere consapevole della necessità di mantenere uno standard elevato di efficienza nello svolgimento delle proprie mansioni, poiché questo elemento è decisivo ai fini dell'affidabilità delle informazioni per le quali è prevista una successiva elaborazione.

Le qualifiche professionali necessarie per la composizione e la circolazione dei treni sono definite nella STI «esercizio e gestione del traffico».

4.7. Condizioni di salute e di sicurezza

Di seguito sono descritte le condizioni di salute e sicurezza del personale necessarie per l'esercizio e la manutenzione del sottosistema e per l'applicazione della STI.

Non sono previsti altri requisiti in aggiunta alle norme nazionali ed europee vigenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

4.8. Registri dei tipi di veicoli autorizzati e dell'infrastruttura

Ai sensi dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, l'Agenzia istituisce e tiene un registro dei tipi di veicoli ferroviari cui gli Stati membri hanno rilasciato l'autorizzazione di messa in servizio sulla rete ferroviaria della Comunità europea. Ai sensi dell'articolo 35, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, ciascuno Stato membro provvede affinché sia pubblicato e aggiornato un registro dell'infrastruttura sulla base della periodicità di aggiornamento di cui al paragrafo 2.

La scadenza annuale fissata per l'aggiornamento e la pubblicazione di questi registri li rende inutilizzabili ai fini del sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri»; pertanto, questa STI non contiene alcuna indicazione riguardo alle informazioni da inserire in questi registri.

5. COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

5.1. Definizione

Ai sensi dell'articolo 2, lettera f), della direttiva 2008/57/CE, si intende per «componenti di interoperabilità» qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario. Il concetto di «componente» comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software.

5.2. Elenco dei componenti

I componenti di interoperabilità sono oggetto di specifiche disposizioni della direttiva 2008/57/CE.

Per il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» non è definito alcun componente di interoperabilità.

Per rispettare i requisiti della presente STI, sono sufficienti apparecchiature IT standard e non sono previsti aspetti specifici per l'interoperabilità in ambiente ferroviario. Ciò vale sia per i componenti hardware sia per i software standard utilizzati, quali ad esempio il sistema operativo e le banche dati. Il software è applicato da ciascun utente a livello individuale e può essere adattato e migliorato in base alle funzionalità effettive e alle esigenze specifiche. L'«architettura per l'integrazione delle applicazioni» proposta prevede che le applicazioni possano non avere lo stesso modello di informazioni interno. Per «integrazione delle applicazioni» si intende il processo che permette di far funzionare insieme sistemi applicativi progettati in modo indipendente.

5.3. Prestazioni e specifiche dei componenti

Non rilevante ai fini della STI Applicazioni telematiche per i passeggeri (cfr. il paragrafo 5.2).

6. VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ E/O IDONEITÀ ALL'USO DEI COMPONENTI E VERIFICA DEL SOTTOSISTEMA**6.1. Componenti di interoperabilità****6.1.1. Procedure di valutazione**

Non rilevante ai fini della STI Applicazioni telematiche per i passeggeri.

6.1.2. Modulo

Non rilevante ai fini della STI «applicazioni telematiche per i passeggeri».

6.2. Sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri»

Ai sensi dell'allegato II della direttiva 2008/57/CE, i sottosistemi si suddividono in strutturali e operativi. La valutazione di conformità è obbligatoria per le STI relative a sottosistemi strutturali. Il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» appartiene al settore operativo e la presente STI non definisce alcun modulo per la valutazione della conformità.

7. ATTUAZIONE**7.1. Introduzione**

La presente STI riguarda il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri». Tale sottosistema è operativo ai sensi dell'allegato II della direttiva 2008/57/CE. Pertanto, l'attuazione della presente STI non si basa sulla nozione di sottosistema nuovo, rinnovato o aggiornato, come avviene abitualmente nel caso di specifiche tecniche correlate a sottosistemi strutturali, tranne ove specificato nella STI.

L'applicazione della STI avviene per fasi:

- fase uno: specifiche tecniche dettagliate, governance e piano generale,
- fase due: sviluppo,
- fase tre: realizzazione.

7.2. Fase uno: specifiche tecniche dettagliate, governance e piano generale

La fase uno ha 3 obiettivi:

- 1) definire il sistema di scambio dati (in seguito denominato «il sistema») composto da componenti comuni e dall'interconnessione di informazioni e sistemi di comunicazione delle parti interessate in grado di soddisfare i requisiti del presente regolamento;
- 2) confermare tale sistema dal punto di vista della fattibilità tecnica ed economica;
- 3) redigere una tabella di marcia delle attività ritenute necessarie per attuare il sistema, inclusi i punti principali adeguati per il monitoraggio del progresso della sua attuazione da parte della Commissione, dell'Agenzia ferroviaria europea, degli Stati membri e delle parti interessate coinvolte.

7.2.1. Governance del progetto della fase uno

La Commissione deve istituire un comitato direttivo non oltre un mese dopo la pubblicazione del presente regolamento nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, che comprenda:

- gli organismi rappresentativi del settore ferroviario che agiscono a livello europeo, definiti nell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 881/2004 («organismi rappresentativi del settore ferroviario»),

- un rappresentante dei venditori di biglietti,
- un rappresentante dei passeggeri europei,
- l'Agenzia ferroviaria europea, e
- la Commissione.

Tale comitato direttivo deve essere copresieduto a) dalla Commissione e b) da una persona nominata dagli organismi rappresentativi del settore ferroviario. La Commissione, assistita dai membri del comitato direttivo, deve redigere il progetto di regolamento interno di tale comitato direttivo, che deve approvarlo a sua volta. Le decisioni prese devono essere trasparenti ed essere accompagnate da una solida giustificazione tecnica ed economica.

I membri del comitato direttivo possono proporre al comitato di includere altre organizzazioni in qualità di osservatori laddove esistano valide ragioni tecniche e organizzative per farlo.

7.2.2. *Ruoli e responsabilità*

7.2.2.1. *Le parti interessate*

1. Una squadra di progetto istituita dagli organismi rappresentativi del settore ferroviario, compreso un rappresentante dei venditori di biglietti, deve sviluppare le specifiche tecniche dettagliate, la governance e il piano generale sulla base di un programma di lavoro da sottoporre all'approvazione del comitato direttivo.
2. La squadra di progetto deve istituire i gruppi di lavoro necessari e apportare il contributo dell'esperienza acquisita dall'Agenzia ferroviaria europea, dalle imprese ferroviarie, dai gestori dell'infrastruttura, dai capistazione, dai rappresentanti dei lavoratori del settore della vendita dei biglietti e dai rappresentanti dei passeggeri.
3. La squadra di progetto deve condurre l'intero progetto in modo trasparente e tutti i verbali, i documenti e gli elementi da fornire della squadra di progetto e dei relativi gruppi di lavoro devono essere resi accessibili in modo permanente e integrale alla Commissione e all'Agenzia ferroviaria europea.
4. La squadra di progetto deve inviare relazioni sui progressi mensili al comitato direttivo e deve tenere interamente conto delle decisioni di quest'ultimo. La struttura e il contenuto della relazione sui progressi devono essere approvati dal comitato direttivo in occasione dell'incontro introduttivo.
5. La squadra di progetto deve fornire informazioni alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura, ai capistazione, ai venditori di biglietti e ai rappresentanti dei passeggeri e deve consultarli. Deve rivolgere un'attenzione particolare alle imprese e piccole imprese ferroviarie che non sono membri degli organismi rappresentativi del settore ferroviario e deve mantenerle informate e consultarle.
6. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, i capistazione, i venditori di biglietti e i rappresentanti dei passeggeri devono sostenere il progetto fornendo informazioni nonché esperienza tecnica e operativa, per conto e su richiesta della squadra di progetto.

7.2.2.2. *Agenzia ferroviaria europea*

1. L'Agenzia ferroviaria europea deve effettuare il monitoraggio e valutare lo sviluppo delle specifiche tecniche dettagliate, della governance e del piano generale al fine di determinare se gli obiettivi perseguiti sono stati raggiunti.
2. L'Agenzia ferroviaria europea deve presentare alla Commissione una raccomandazione sulle specifiche tecniche dettagliate, la governance e il piano generale.

7.2.2.3. *Commissione*

1. La Commissione deve indicare alla squadra di progetto l'elenco degli organismi da coinvolgere nel progetto.

2. Dopo avere ricevuto le specifiche tecniche dettagliate, la governance e il piano generale, la Commissione li deve valutare sulla base della raccomandazione dell'Agenzia ferroviaria europea e, alla luce di tale valutazione, deve intraprendere le misure necessarie per modificare la STI attuale.
3. La Commissione terrà informati gli Stati membri tramite il comitato istituito ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE.

7.2.3. Elementi da fornire

Le specifiche tecniche dettagliate devono descrivere il sistema e devono indicare con chiarezza e senza ambiguità i modi in cui il sistema soddisfa i requisiti della STI TAP. Lo sviluppo di tali specifiche richiede un'analisi sistematica degli aspetti tecnici, operativi, economici e istituzionali rilevanti che sostengono il processo di attuazione della STI TAP. Pertanto, gli elementi da fornire devono includere, tra gli altri, gli elementi riportati di seguito:

- 1) le specifiche funzionali, tecniche e relative alle prestazioni, i dati associati, i requisiti dell'interfaccia, i requisiti correlati alla sicurezza e alla qualità;
- 2) la descrizione schematica dell'architettura globale del sistema. Deve descrivere le modalità di interazione e di adattamento reciproco delle componenti dei requisiti. Tale descrizione si basa sull'analisi delle configurazioni del sistema potenzialmente in grado di integrare i componenti IT esistenti e al contempo di garantire le funzionalità e le prestazioni richieste.

Il piano generale include:

- 1) l'identificazione delle attività necessarie a ottenere l'attuazione del sistema.
- 2) un piano di migrazione comprendente un insieme di fasi che conducono a risultati tangibili intermedi e verificabili, dall'attuale quadro delle informazioni delle parti interessate e dei sistemi di comunicazione al sistema stesso;
- 3) un piano a tappe dettagliato;
- 4) una valutazione del rischio delle fasi cruciali del piano generale;
- 5) una valutazione dei costi totali nel ciclo di vita associati all'introduzione e all'utilizzo del sistema insieme a un successivo piano di investimenti e alla relativa analisi del rapporto costi-benefici.

La governance deve includere l'individuazione delle strutture di governance, delle metodologie e delle procedure adeguate per sostenere lo sviluppo e la convalida del sistema e, di conseguenza, la sua introduzione, il suo funzionamento sul campo e la gestione durante la sua durata di vita (compresa la gestione delle controversie tra le parti coinvolte ai sensi delle disposizioni della presente STI).

7.2.4. Tappe

1. Deve svolgersi un incontro introduttivo tra la squadra di progetto e il comitato direttivo non oltre i due mesi successivi alla pubblicazione del presente regolamento nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
 - a) In occasione dell'incontro introduttivo, la squadra di progetto deve presentare una descrizione del progetto e un programma di lavoro relativo al progetto, che includa un orario. La descrizione del progetto deve descrivere gli incarichi, spiegare l'organizzazione del progetto, i ruoli e le responsabilità e il metodo del progetto, compreso il processo di consultazione e informazione di tutte le parti interessate.
 - b) In occasione dell'incontro iniziale, il contenuto e il livello di dettaglio della relazione intermedia e della relazione sui progressi mensili a cui si fa riferimento nel paragrafo 7.2.2.1 saranno discussi e concordati tra la squadra di progetto e il comitato direttivo.

2. La squadra di progetto deve presentare la relazione intermedia al comitato direttivo non oltre cinque mesi dopo la data dell'incontro iniziale.
3. Gli elementi da fornire devono essere presentati alla Commissione e all'Agenzia ferroviaria europea non oltre i 10 mesi successivi all'incontro iniziale.
4. L'Agenzia ferroviaria europea deve presentare una raccomandazione sugli elementi da fornire alla Commissione non oltre i due mesi successivi alla data della loro ricezione.

7.3. **Fase 2: sviluppo**

Tutti gli attori interessati devono sviluppare il sistema in base alla modifica della presente STI.

7.4. **Fase 3: realizzazione**

Tutti gli attori interessati devono introdurre il sistema in base alla modifica della presente STI.

7.5. **Gestione delle modifiche**

7.5.1. *Procedura di gestione delle modifiche*

È opportuno definire procedure di gestione delle modifiche che assicurino un'analisi adeguata dei costi e dei benefici e che permettano di attuare le modifiche in condizioni controllate. Tali procedure devono essere definite, adottate, sostenute e gestite dall'Agenzia ferroviaria europea e devono includere:

- l'individuazione dei vincoli tecnici sottesi alla modifica,
- l'indicazione del soggetto su cui ricade la responsabilità delle procedure di attuazione delle modifiche,
- la procedura di convalida delle modifiche da attuare,
- la politica per la gestione delle modifiche, il rilascio, la migrazione e l'abbandono della soluzione precedente,
- la definizione delle responsabilità relative alla gestione delle specifiche dettagliate sia sotto il profilo dell'assicurazione di qualità che per quanto riguarda la gestione della configurazione.

Il comitato per il controllo delle modifiche deve essere composto dall'Agenzia ferroviaria europea, gli organismi rappresentativi del settore ferroviario, un organismo rappresentativo dei venditori di biglietti, un organismo rappresentativo dei passeggeri e gli Stati membri. La partecipazione delle parti deve assicurare una visione generale delle modifiche da introdurre e una valutazione globale delle loro implicazioni. In futuro il comitato di controllo farà capo all'Agenzia ferroviaria europea.

7.5.2. *Procedura specifica di gestione delle modifiche dei documenti tecnici pubblicati dall'Agenzia ferroviaria europea*

I documenti tecnici citati nel capitolo 4 della presente STI (tranne per gli standard collegati a questioni ancora in fase di definizione) ed elencati nell'allegato III del presente regolamento sono documenti tecnici pubblicati dall'Agenzia ferroviaria europea ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 8, della direttiva 2008/57/CE.

La gestione del controllo delle modifiche di tali documenti tecnici deve essere stabilita dall'Agenzia ferroviaria europea conformemente ai criteri riportati di seguito:

- 1) le richieste di modifica riguardanti i documenti tecnici sono presentate attraverso le autorità di sicurezza nazionali o tramite gli organismi rappresentativi del settore ferroviario che agiscono a livello europeo come definito nell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 881/2004 o i rappresentanti dei venditori di biglietti, oppure tramite l'organismo che ha sviluppato originariamente le specifiche che hanno assunto la funzione di precursori dei documenti tecnici;
- 2) l'Agenzia ferroviaria europea deve raccogliere e archiviare le richieste di modifica;

- 3) l'Agenzia ferroviaria europea deve presentare le richieste di modifica al gruppo di lavoro dedicato dell'Agenzia, che le valuta e prepara una proposta accompagnata da una valutazione economica, ove opportuno;
- 4) in seguito, l'Agenzia ferroviaria europea deve presentare la richiesta di modifica e la proposta associata al comitato per il controllo delle modifiche che convalida, non convalida o posticipa la richiesta;
- 5) se la richiesta di modifica non è convalidata, l'Agenzia ferroviaria europea deve rinviare al richiedente il motivo del rifiuto o una richiesta di informazioni aggiuntive in merito alla bozza di richiesta;
- 6) se la richiesta di modifica è convalidata, il documento tecnico viene modificato;
- 7) prima della pubblicazione, il documento tecnico modificato deve essere comunicato alla Commissione insieme alla richiesta di modifica e alla sua valutazione economica;
- 8) la Commissione informa gli Stati membri tramite il comitato istituito ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE;
- 9) la nuova versione del documento tecnico e la richiesta di modifica convalidata devono essere pubblicate sul sito dell'Agenzia ferroviaria europea.

Qualora la gestione del controllo delle modifiche influisca sugli elementi utilizzati in comune nell'ambito della STI TAF, le modifiche dovranno essere apportate in modo da rimanere il più vicino possibile alla STI TAF attuata per ottenere sinergie ottimali.

7.6. Casi specifici

7.6.1. Introduzione

Le seguenti disposizioni speciali regolano i casi specifici indicati di seguito:

- a) casi «P»: casi permanenti;
- b) casi «T»: casi temporanei, per i quali si raccomanda di raggiungere il sistema definitivo entro il 2020 [obiettivo stabilito dalla decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ⁽¹⁾, modificata dalla decisione n. 884/2004/CE ⁽²⁾].

7.6.2. Elenco di casi specifici

Non esistono casi specifici indicati per la presente STI.

8. GLOSSARIO

Le definizioni presenti in questo glossario si riferiscono all'uso degli elementi nella presente STI.

Elemento	Descrizione
A discrezione di	L'impresa ferroviaria può decidere in base alla sua esperienza e alle sue esigenze
ACID	«Atomicità, Coerenza, Isolamento, Durabilità» Sono le quattro proprietà principali che devono essere garantite in ogni transazione. Atomicità. In una transazione che ha come oggetto due o più elementi di informazione discreti, vengono presi in considerazione o tutti gli elementi, oppure nessuno. Coerenza. Una transazione crea un nuovo stato valido dei dati oppure, se tale operazione non va a buon fine, tutti i dati vengono riportati allo stato precedente l'inizio della transazione. Isolamento. Una transazione in corso e non ancora convalidata deve rimanere isolata da tutte le altre transazioni. Durabilità. I dati convalidati vengono memorizzati dal sistema in modo tale che anche in caso di interruzione e riavvio del sistema i dati siano disponibili nello stato corretto. Il concetto ACID è descritto nella norma ISO/IEC 10026-1:1992 sezione 4. Ciascuna di queste proprietà può essere misurata mediante benchmark. In genere, però, viene designato un transaction manager o transaction monitor cui è affidato il compito di assicurare l'applicazione del concetto ACID. In un sistema distribuito, per garantire l'applicazione del concetto ACID si può utilizzare il protocollo 2PC (two-phase commit, con commit a due fasi): la transazione viene completata solo se tutti i siti partecipanti si impegnano a convalidarla. In caso contrario, la transazione è annullata

⁽¹⁾ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1.

Elemento	Descrizione
Adempimento	Processo di fornitura del prodotto al cliente dopo l'acquisto
AFE	Agenzia ferroviaria europea
Agenzia ferroviaria europea	Agenzia istituita ai sensi del regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea
Biglietto alla partenza	Metodo di acquisto anticipato da parte del cliente (ad esempio, da casa) che gli consente di ritirare il biglietto alla stazione di partenza, presso una biglietteria o un distributore automatico
Biglietto con prenotazione integrata (IRT, Integrated Reservation Ticket)	Tipo di biglietto limitato a un treno specifico in una data o in un orario specifici. Un biglietto IRT può essere venduto solo tramite una transazione online tra il terminale vendite e il sistema di attribuzione che ospita il treno rilevante
Biglietto globale	Uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto concluso per utilizzare servizi ferroviari successivi operati da una o più imprese ferroviarie
Canale	Mezzo (macchina emettitrice di biglietti, sistemi per l'emissione di biglietti sul treno, siti Internet, televendite, biglietteria mobile) tramite il quale l'impresa ferroviaria fornisce un servizio ai passeggeri (informazioni, vendita di biglietti, rimborso di biglietti, risposta ai reclami ecc.)
Cifratura	Codifica dei dati
Cliente	Persona che intende acquistare, sta acquistando o ha già acquistato un prodotto ferroviario per sé o per conto di una o più persone. Può quindi non coincidere con il passeggero (cfr. passeggero)
Codice di identificazione della locomotiva	Numero identificativo univoco di una macchina di trazione
Commissione	Commissione europea
Componente di interoperabilità	Qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software.
Condizioni generali di trasporto	Condizioni del vettore, sotto forma di condizioni generali o tariffe legalmente in vigore in ciascuno Stato membro, che sono diventate, con la conclusione del contratto, parte integrante dello stesso
Contratto di trasporto	Contratto di trasporto, a titolo oneroso o gratuito, concluso tra un'impresa ferroviaria o un rivenditore di biglietti e un passeggero, per la fornitura di uno o più servizi di trasporto
Corsa del treno interrotta	Il proseguimento della corsa del treno non può essere previsto sulla base delle circostanze locali al momento e secondo il parere delle parti coinvolte. Se il ritardo è noto, il gestore dell'infrastruttura invia un messaggio di previsione della corsa del treno
Data/orario arrivo, effettivi	Data e orario effettivi di arrivo dei mezzi di trasporto
Data/orario arrivo, previsti	Data e orario di arrivo dei mezzi di trasporto in base alla previsione attuale
Data/orario arrivo, programmati	Data e orario di arrivo dei mezzi di trasporto come indicato nell'orario
Data/orario di partenza, effettivi	La data e l'orario effettivi di partenza dei mezzi di trasporto

Elemento	Descrizione
Data/orario di partenza, previsti	La data e l'orario di partenza dei mezzi di trasporto in base alle previsioni attuali
Data/orario di partenza, programmati	La data e l'orario di partenza dei mezzi di trasporto secondo l'orario ufficiale
Dati primari	Dati basilari da utilizzare come dati di riferimento in ingresso per i messaggi o come base per la funzionalità e il calcolo dei dati derivati
Decifratura	Riconversione di dati cifrati nella loro forma originale
Delta orario	«Anticipo o ritardo» operativo rispetto all'orario prenotato programmato (differenza)
Deposito	Un deposito (repository) è simile a una banca dati e a un data dictionary, ma in genere comprende un ambiente globale per il sistema di gestione delle informazioni. Oltre alla descrizione delle strutture dei dati (vale a dire entità ed elementi), vi devono essere inclusi anche metadati di interesse per l'impresa, schermate di dati, report, programmi e sistemi
Dettagliante	Persona o impresa che vende al cliente un biglietto, corredato o meno di prenotazione, per un servizio ferroviario. Un dettagliante può essere un'impresa ferroviaria (agente) o un agente di viaggio accreditato
Deve/devono	Questo termine, così come il termine «richiesto», indica che la definizione è un requisito assoluto della specifica
Direttiva 2008/57/CE	Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario
Disponibilità	Le informazioni (servizio di trasporto, tipo di offerta, tariffa, altri servizi) che possono essere effettivamente ottenute da un passeggero in un dato momento, per un treno specifico. Da non confondere con l'offerta, che indica un servizio di trasporto, un tipo di offerta, una tariffa o altri servizi presenti nella programmazione iniziale, ma che potrebbero essere esauriti e pertanto non disponibili per un passeggero in un dato momento, per un treno specifico
Distributore	Impresa che fornisce agli emittenti la capacità giuridica e tecnica per vendere prodotti ferroviari o per fornire servizi online ai clienti che acquistano prodotti ferroviari. Inoltre, il distributore può offrire servizi agli emittenti riunendo le serie (O-D) dei diversi vettori in viaggi completi come richiesto dal viaggiatore. Il distributore può essere un vettore
Documento tecnico	Qualsiasi documento tecnico pubblicato dall'Agenzia ferroviaria europea ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 8, della direttiva 2008/57/CE
Elenco delle manifestazioni d'intenzione di viaggio (Manifest on list)	Metodo che consente al cliente di fare un acquisto in anticipo, ad esempio da casa, e che invia solo una conferma, in genere con un codice di riferimento. L'impresa responsabile di questo tipo di vendita fornisce all'organizzazione addetta al controllo dei passeggeri (TCO) un elenco di tutti i passeggeri (e codici di riferimento) ammessi sul treno specifico. Il passeggero manifesta semplicemente al TCO la propria intenzione di essere ammesso sul treno prima o dopo la partenza del mezzo. La TCO verifica se al passeggero è consentito salire/rimanere su quel treno
Emittitore	Impresa che vende il biglietto e riceve il pagamento. Può essere un vettore e/o un distributore. L'emittitore è l'impresa il cui codice (e, se possibile, il logo) sono indicati sul biglietto stesso
ETA	Estimated Time of Arrival: orario previsto di arrivo del treno in stazione
ETH	Estimated Time of Handover: orario previsto di trasferimento di un treno da un gestore dell'infrastruttura a un altro
ETI	Estimated Time of Interchange: orario previsto di interscambio del treno da un'infrastruttura ferroviaria a un'altra

Elemento	Descrizione
FTP	File Transfer Protocol. Protocollo che consente il trasferimento di file tra sistemi informatici; fa parte del protocollo di rete TCP/IP
Gestore dell'infrastruttura (GI)	Cfr. GI
Gestore di stazione	Entità organizzativa che lo Stato membro ha incaricato della gestione di una stazione ferroviaria e che può essere il gestore dell'infrastruttura
GI	Gestore dell'infrastruttura. Qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa eventualmente la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti del gestore dell'infrastruttura per un corridoio o parte di esso possono essere assegnati a diversi organismi o imprese
HTTP	Hypertext Transfer Protocol: protocollo di trasferimento di ipertesti. Protocollo client/server usato per il collegamento a server sul web
ID carrozza	Numero di identificazione esclusivo di una carrozza
IF	Cfr. Impresa ferroviaria
Impresa ferroviaria	Qualsiasi impresa pubblica o privata la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono soltanto la trazione
Interscambio tra vettori	Trasferimento del controllo da un'impresa ferroviaria a un'altra per ragioni pratiche di natura operativa o legate alla sicurezza e responsabilità. Ad esempio: — imprese ferroviarie successive, — treni con vettori sostitutivi, — trasferimento di informazioni tra diverse imprese ferroviarie
IP	Protocollo Internet
Itinerario	Percorso geografico da coprire per giungere da un punto di partenza a un punto di destinazione
Marciapiedi	L'area della stazione destinata alla salita e alla discesa dai treni
Messa a disposizione	Pubblicazione di informazioni o dati su cui può essere applicato il controllo di accesso
Metadati	In sintesi, dati che riguardano dati. Descrivono dati, servizi software e altri componenti compresi nei sistemi informativi dell'impresa. I metadati comprendono ad esempio le definizioni standard dei dati, le informazioni sull'ubicazione e sull'instradamento, e la gestione della sincronizzazione per la distribuzione di dati condivisi
Modalità di trasporto	Tipologia generica di veicolo adatto al trasporto di passeggeri (treno, aereo, autobus, ecc.)
NRT	Non integrated reservation ticket: biglietto con prenotazione non integrata. Una modalità di vendita di biglietti ferroviari destinata alle vendite internazionali o estere effettuate all'estero, dove l'emittitore può produrre il biglietto localmente, senza alcuna transazione on line con un sistema di attribuzione. I biglietti NRT sono sempre biglietti aperti, cioè il contratto di trasporto è valido su qualsiasi treno con bigliettazione di tipo NRT in servizio sul tragitto indicato sul biglietto, entro un periodo di validità definito. Per emettere un biglietto NRT all'emittitore occorre un elenco di OD («serie») e una o più tabelle di prezzi corrispondenti agli intervalli di distanza. Le prenotazioni possono (in alcuni casi devono) essere acquistate insieme al biglietto

Elemento	Descrizione
Numero di traccia	Numero di una determinata traccia oraria
Offerta	Cfr. disponibilità
Orario	Elenco dei servizi di trasporto commerciali offerti da un'impresa ferroviaria durante un dato intervallo di tempo
Orario previsto di arrivo del treno	Orario previsto di arrivo di un treno in un punto specifico, che può essere ad esempio un punto di trasferimento, un punto di interscambio o la destinazione del treno
Organismi notificati	Organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istruire la procedura di verifica CE dei sottosistemi
Organismo pubblico autorizzato	Autorità pubblica a cui spetta contrattualmente l'obbligo o il diritto di fornire informazioni di viaggio al pubblico. Si riferisce inoltre all'autorità pubblica che è responsabile dell'applicazione del regolamento (CE) n. 1371/2007 conformemente all'articolo 30, paragrafo 1, del regolamento
Pagamento	Trasferimento di danaro da una parte (ad esempio, il cliente) a un'altra (ad esempio, il distributore). In genere, un pagamento viene effettuato in cambio della fornitura di trasporto o servizio
Parametro fondamentale	Ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità e che deve essere oggetto di una decisione conformemente alla procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 2, prima che l'organismo comune rappresentativo elabori un progetto di STI
Parte entrante	Impresa ferroviaria dotata di licenza o, nei limiti di quanto autorizzato da ogni Stato membro, un'altra parte che desidera ottenere una traccia del treno nell'ambito del processo di programmazione dell'orario del servizio ferroviario sul suo territorio a fini commerciali o di servizio pubblico. Esempi di tali parti autorizzate possono essere le autorità pubbliche o qualsiasi altra parte che dispone di un contratto di accesso o gruppo internazionale di tali parti, noto anche come «gruppo richiedente» o «gruppo di parti entranti»
Passeggero	Persona che intende effettuare, sta effettuando o ha effettuato un viaggio utilizzando i servizi di trasporto e altri servizi di una o più società ferroviarie Può non coincidere con il cliente (cfr. cliente)
Peer-to-Peer	Letteralmente «da pari a pari». Il termine si riferisce a una classe di sistemi e applicazioni che utilizzano risorse distribuite per eseguire una funzione critica in modo decentrato
Persona a mobilità ridotta	Qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto, a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o handicap mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento del servizio fornito per rispondere alle esigenze specifiche di tale persona
Pianificatore di viaggio	Sistema informatico in grado di proporre soluzioni di viaggio Una soluzione di viaggio è un insieme di uno o più servizi di trasporto commerciale che rispondono almeno alla domanda «Come posso spostarmi dalla posizione A alla posizione B in una certa data e in un orario specifico di partenza/arrivo?». La domanda può contenere più criteri aggiuntivi complessi, quali «nel modo più rapido», «nel modo più economico», «senza cambi», ecc. Il passeggero può creare da solo le proprie soluzioni di viaggio consultando diverse fonti d'informazione, o la soluzione gli/le può venire offerta da un pianificatore di viaggio
Prenotazione	Autorizzazione su supporto cartaceo o in formato elettronico che dà diritto a usufruire di un servizio (trasporto o assistenza) a condizione di avere concluso e confermato in precedenza un accordo di trasporto personalizzato

Elemento	Descrizione
Previsione	Migliore stima di un evento, ad esempio arrivo, partenza o transito di un treno
Prezzo	Prezzo da pagare per il trasporto o il servizio
Prezzo di mercato	Cfr. prezzo globale
PRM	Person with reduced mobility: cfr. persona a mobilità ridotta
Processi a breve termine	Cfr. processi regolari a confronto con processi a breve termine
Processi regolari a confronto con processi a breve termine	«Regolare» significa che il processo è eseguito entro un periodo pari o superiore a sette giorni «A breve termine» significa che il processo viene eseguito entro un periodo inferiore a sette giorni
Prodotto	Un tipo di treno dotato di una determinata tipologia di servizi (ad esempio, alta velocità, spazi per il trasporto di biciclette, attrezzature idonee alle persone a mobilità ridotta, vagoni cuccetta e/o vagoni letto, carrozze ristorante, possibilità di acquistare cibi e bevande d'asporto ecc.) correlati ai rispettivi prezzi e che possono essere associati a condizioni specifiche
Prodotto COTS	Prodotto disponibile in commercio (commercial off-the-shelf product)
Pubblicare	Pubblicazione di informazioni o dati su cui non viene applicato alcun controllo di accesso
Punto di consegna	Luogo in cui la responsabilità passa da un gestore dell'infrastruttura a un altro
Punto di interscambio	Luogo in cui la responsabilità del treno passa da un'impresa ferroviaria a un'altra Per i treni in marcia, la responsabilità del treno viene trasferita da un'impresa ferroviaria all'altra, che diventa proprietaria della traccia oraria per la sezione di percorso successiva
Punto di previsione	Punto in relazione al quale viene generata la previsione. Può essere riferito ad arrivo, partenza, transito o trasferimento
Punto di rilevamento	Punti di passaggio utilizzati da un gestore dell'infrastruttura per fornire informazioni sulla marcia del treno (esclusivamente) o punti dove sono generate le previsioni
Punto intermedio	Luogo che identifica il punto iniziale o finale di una sezione di percorso. Può trattarsi ad esempio di un punto di interscambio, trasferimento o manipolazione.
Requisiti essenziali	Condizioni descritte nell'allegato III della direttiva 2008/57/CE che devono essere soddisfatte dal sistema ferroviario transeuropeo, dai sottosistemi e dai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce
Rete ferroviaria transeuropea	Rete ferroviaria descritta nell'allegato I della direttiva 2008/57/CE
Richiesta di traccia oraria in gestione operativa	Richiesta singola di traccia oraria a norma dell'articolo 23 della direttiva 2001/14/CE dovuta a richieste aggiuntive di trasporto o a esigenze operative
Ritardo	Differenza di tempo tra l'ora d'arrivo programmata secondo l'orario pubblicato e l'ora dell'arrivo effettivo o previsto del passeggero
Ritardo della partenza, effettivo	Differenza temporale tra data/orario di partenza effettivi e data/orario di partenza programmati
Ritardo della partenza, previsto	Differenza temporale tra data/orario di partenza e data/orario di partenza previsti
Ritardo di arrivo, effettivo	Differenza temporale tra data/orario di arrivo effettivi e data/orario di arrivo programmati

Elemento	Descrizione
Ritardo di arrivo, previsto	Differenza temporale tra data/orario di arrivo previsti e data/orario di arrivo programmati
Rivenditore di biglietti	Qualsiasi rivenditore di servizi di trasporto ferroviario che conclude contratti di trasporto e vende biglietti per conto di un'impresa ferroviaria o per conto proprio
Schermo	Qualsiasi dispositivo visivo dinamico situato nelle stazioni oppure all'interno o all'esterno dei treni allo scopo di informare i passeggeri
Servizio	Cfr. servizio di trasporto
Servizio di trasporto	Servizio di trasporto commerciale o servizio di trasporto ai sensi di un contratto di servizio pubblico che unisce due o più ubicazioni, offerto da un'impresa ferroviaria in base a un orario pubblicato. Un servizio di trasporto viene effettuato di norma con un mezzo di trasporto specifico
Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia all'estero	Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia acquistato da un passeggero in un paese, ma compiuto in un paese diverso da quello di acquisto
Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia internazionale	Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia che attraversa i confini di almeno uno Stato membro
Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia nazionale	Servizio di trasporto passeggeri per ferrovia senza attraversamento della frontiera di uno Stato membro
Sezione di itinerario	Parte di un itinerario definita nel tempo e nello spazio
Sistema di attribuzione	Sistema elettronico che ospita il catalogo dei servizi di trasporto per i quali un fornitore di servizi di trasporto autorizza i distributori a emettere i documenti di viaggio
Sistema di prenotazione	Sistema computerizzato utilizzato per archiviare e recuperare informazioni e condurre transazioni correlate al viaggio. Un sistema di prenotazione è in grado di mantenere l'inventario corretto in tempo reale ed è accessibile agli agenti/distributori a livello mondiale
Sistema ferroviario	Come in «sistema ferroviario transeuropeo convenzionale»: indica l'insieme, descritto nell'allegato I della direttiva 2008/57/CE, costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprendono le linee e gli impianti fissi della rete transeuropea di trasporto costruite o adattate per il trasporto ferroviario convenzionale e il trasporto ferroviario combinato, e dal materiale rotabile progettato per percorrere tali infrastrutture
Sito Internet ufficiale	Il sito Internet pubblico della società dove sono pubblicate le informazioni d'interesse per il cliente. Il sito Internet deve essere leggibile al computer pertanto deve rispettare gli orientamenti in materia di accessibilità del contenuto Internet
Società di attribuzione	Una società che gestisce un sistema di attribuzione. Può essere un vettore
Soggetti interessati	Qualsiasi persona od organizzazione avente un interesse plausibile nella fornitura di servizi ferroviari, ad esempio: — imprese ferroviarie, — fornitori di locomotive, — fornitori di carri, — fornitori di macchinisti/personale viaggiante, — gestori dell'infrastruttura (GI), — gestori di parchi rotabili, — operatori di traghetti, — lavoratori, — rivenditori di biglietti, — passeggeri

Elemento	Descrizione
Soggetto fornitore di servizi	Entità responsabile dell'erogazione di qualsiasi servizio correlato al trasporto di passeggeri
Soggetto fornitore di un servizio di trasporto	Qualsiasi società pubblica o privata autorizzata a trasportare persone nell'ambito del traffico di passeggeri nazionale o internazionale. Un «soggetto erogatore di servizio di trasporto» accetta documenti di viaggio emessi dai punti vendita accreditati dei propri distributori. Svolge il ruolo di vettore contrattuale con cui il passeggero ha stipulato un contratto di trasporto. L'esecuzione del servizio di trasporto può essere affidata, in toto o parzialmente, a un vettore sostitutivo
Specifiche tecniche di interoperabilità (STI)	Specifiche adottate a norma della direttiva 2008/57/CE di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario
Sportello unico	In inglese One Stop Shop (OSS). Forma di partenariato internazionale tra gestori dell'infrastruttura ferroviaria che mette a disposizione dei clienti un singolo interlocutore il quale si occupa di: richiedere tracce orarie specificate nel traffico merci internazionale, seguire la circolazione del treno completo, in genere anche fatturare i diritti dovuti per l'accesso alla linea per conto dei gestori dell'infrastruttura
SQL	Structured Query Language (linguaggio strutturato di interrogazione) Linguaggio ideato da IBM e successivamente standardizzato da norme ANSI e ISO, utilizzato per creare, gestire e recuperare dati in banche dati relazionali
Stazione	Impianto ferroviario dove un treno passeggeri può iniziare, arrestare o terminare la corsa
STI	Cfr. specifiche tecniche di interoperabilità
Tariffa	Un insieme specifico di prezzi disponibili per un dato treno, in un determinato giorno e per una tratta specifica di viaggio. Le tariffe possono essere raggruppate in diverse categorie (ad esempio, tariffe pubbliche, tariffe di gruppo ecc.)
TCO	Ticket Controlling Organisation: organizzazione incaricata dell'ispezione dei biglietti dei passeggeri. Nella maggior parte dei casi si tratta di un vettore. Se necessario, la TCO deve fornire certificati di sicurezza per l'IRTHP (International Rail Ticket for Home Printing) ai distributori
Terzi	Qualsiasi impresa pubblica o privata, che non sia né un'impresa ferroviaria né un gestore dell'infrastruttura, che fornisca servizi aggiuntivi o correlati ad altri servizi tra cui il servizio di trasporto
TETA	Estimated time of arrival: cfr. orario di arrivo previsto
Titolare	Persona che, in qualità di titolare della proprietà o del diritto di disporre di un veicolo, sfrutta economicamente detto veicolo come mezzo di trasporto in maniera stabile ed è iscritto in tale veste al registro del materiale rotabile
Titolo di trasporto	Registrazione concreta o non concreta di un passeggero che dà diritto per contratto a utilizzare uno o più servizi commerciali di trasporto offerti da una o più imprese ferroviarie
TOD	Ticket On Departure: cfr. biglietto alla partenza
Tour Operator	Organizzatore o rivenditore, diverso da un'impresa ferroviaria, ai sensi dell'articolo 2, paragrafi 2 e 3, della direttiva 90/314/CEE

Elemento	Descrizione
Traccia	Capacità di infrastruttura necessaria a far viaggiare un treno tra due località in un determinato periodo temporale (percorso definito nel tempo e nello spazio)
Traccia oraria	Percorso di un treno definito in termini temporali e geografici
Treno con biglietto NRT	Treno su cui un passeggero può salire dopo avere acquistato un biglietto NRT, in caso di vendite internazionali o effettuate all'estero
Treno con prezzo complessivo	Treno su cui un passeggero può salire solo dopo avere acquistato un biglietto con prezzo complessivo
Vendita	La vendita di un biglietto con o senza prenotazione
Vendita effettuata all'estero	Vendita di un biglietto del treno da parte di un emittitore che non è uno dei vettori che provvedono alla circolazione del treno dove sarà utilizzato il biglietto. Emittitore situato in un paese diverso dal paese dei vettori
Vendita internazionale	Vendita di un biglietto ferroviario per un viaggio internazionale
Vettore	L'impresa ferroviaria, con cui il passeggero ha concluso un contratto di trasporto, o una serie di imprese ferroviarie successive che sono responsabili in base al contratto stesso
Vettore sostitutivo	Impresa ferroviaria che non ha concluso un contratto di trasporto con il passeggero ma al quale l'impresa ferroviaria che è parte del contratto ha affidato la responsabilità, totale o parziale, del trasporto per ferrovia
Vettore, associato	Un vettore vincolato da un accordo di cooperazione con uno o due vettori per l'esercizio di un servizio di trasporto
Vettore, indipendente	Un vettore che esercita un'attività di trasporto indipendentemente da altri vettori
Viaggio	Spostamento di un passeggero (o di più passeggeri che viaggiano insieme) da un punto A a un punto B
Viaggio internazionale	Viaggio in treno durante il quale il passeggero attraversa almeno la frontiera di uno Stato membro
Viaggio nazionale	Viaggio in treno durante il quale il passeggero non attraversa la frontiera di uno Stato membro
XML	Extended Mark-up Language: linguaggio di markup estensibile
XQL	Extended Structured Query Language: linguaggio strutturato di interrogazione esteso

ALLEGATO II

ELENCO DEI PUNTI IN FASE DI DEFINIZIONE

Come previsto all'articolo 5, paragrafo 6, della direttiva 2008/57/CE, vengono individuati i punti riportati di seguito:

Paragrafo	Punti in fase di definizione
4.2.2.1	Documento tecnico sul processo e le informazioni utilizzate per quest'ultimo riguardo ai dati sulle tariffe destinate alle vendite nazionali
4.2.10	Standard per il trattamento degli elementi di sicurezza per la distribuzione del prodotto
4.2.11.2	Standard per il «biglietto alla partenza» europeo e per l'«elenco delle manifestazioni d'intenzione di viaggio»
4.2.11.3	Documento tecnico o standard sui metodi di adempimento diretti che sono collegati al biglietto e/o alla prenotazione e al tipo di mezzo adatto per le vendite nazionali
4.2.11.4	Documento tecnico o standard sui metodi di adempimento indiretti che sono collegati al biglietto e/o alla prenotazione e al tipo di mezzo adatto per le vendite nazionali
4.2.22	Standard per lo scambio di informazioni sulle tariffe nel contesto di una connessione con altri modi di trasporto

ALLEGATO III

ELENCO DEI DOCUMENTI A CUI SI FA RIFERIMENTO NELLA PRESENTE STI

Riferimento	Etichetta
B.1 (V1.1)	Generazione tramite calcolatore e scambio di dati sulle tariffe destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero — biglietti NRT
B.2 (V1.1)	Generazione tramite calcolatore e scambio di dati sulle tariffe destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero — biglietti con prenotazione integrata (IRT)
B.3 (V1.1)	Generazione tramite calcolatore e scambio di dati sulle tariffe destinati alle vendite internazionali o effettuate all'estero — offerte speciali
B.4 (V1.1)	Guida di applicazione per i messaggi EDIFACT riguardante lo scambio di dati sull'orario
B.5 (V1.1)	Prenotazione elettronica di posti a sedere, cuccette, letti e produzione elettronica di documenti di viaggio — scambio di messaggi
B.6 (V1.1)	Prenotazione elettronica di posti a sedere, cuccette, letti e produzione elettronica di documenti di trasporto (standard RCT2)
B.7 (V1.1)	IRTHP (International Rail ticket for Home Printing)
B.8 (V1.1)	Cifratura numerica standard per imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e altre società coinvolte nel settore del trasporto ferroviario
B.9 (V1.1)	Cifratura numerica standard delle ubicazioni
B.10 (V1.1)	Prenotazione elettronica di assistenza per le persone con mobilità ridotta — scambio di messaggi
B.30 (V1.1)	Schema — catalogo di messaggi/insiemi di dati necessario per la comunicazione IF/GI delle STI TAP

ALLEGATO IV

ELENCO DELLE TARIFFE DESTINATE ALLE VENDITE INTERNAZIONALI O EFFETTUATE ALL'ESTERO**C.1. Tariffe NRT**

Il contenuto principale dei dati sulla tariffa NRT deve essere quello riportato di seguito:

- serie,
- prodotti,
- servizi,
- codici del vettore,
- tabelle dei prezzi,
- elenco delle stazioni.

Le tariffe NRT devono essere rese disponibili in anticipo almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore.

C.2. Tariffe IRT

Il contenuto principale dei dati sulla tariffa IRT deve essere quello riportato di seguito:

- tariffe,
- intervalli tariffari,
- carte utilizzate con i prezzi di mercato,
- tipi di esclusione,
- condizioni di vendita,
- condizioni dopo la vendita,
- tabelle tariffarie,
- elenco delle stazioni e delle zone.

Le tariffe IRT devono essere rese disponibili in anticipo in base alle loro condizioni di vendita.

C.3. Tariffe speciali

Il contenuto principale dei dati sulle tariffe speciali deve essere quello riportato di seguito:

- offerta e relative condizioni,
- tariffe,
- supplementi,
- autorizzazioni,
- numero di passeggeri/accompagnatori e loro categorie,
- tipi di riduzione,
- tipi di esclusione,
- condizioni di vendita,
- condizioni di postvendita,

- tariffe di prenotazione,
- serie,
- treni, comprese categorie e strutture.

Le tariffe speciali devono essere rese disponibili in anticipo in base alle loro condizioni di vendita.

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 455/2011 DELLA COMMISSIONE**dell'11 maggio 2011****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,visto il regolamento (CE) n. 1580/2007 della Commissione, del 21 dicembre 2007, recante modalità di applicazione dei regolamenti (CE) n. 2200/96, (CE) n. 2201/96 e (CE) n. 1182/2007 nel settore degli ortofrutticoli ⁽²⁾, in particolare l'articolo 138, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

Il regolamento (CE) n. 1580/2007 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XV, parte A, del medesimo regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 138 del regolamento (CE) n. 1580/2007 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 12 maggio 2011.

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

Fatto a Bruxelles, l'11 maggio 2011.

*Per la Commissione,
a nome del presidente,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 350 del 31.12.2007, pag. 1.

ALLEGATO

Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	MA	50,3
	TN	107,9
	TR	73,3
	ZZ	77,2
0707 00 05	TR	108,9
	ZZ	108,9
0709 90 70	MA	86,8
	TR	113,8
	ZZ	100,3
0709 90 80	EC	27,0
	ZZ	27,0
0805 10 20	EG	56,6
	IL	59,9
	MA	43,8
	TN	54,9
	TR	74,4
	ZZ	57,9
0805 50 10	TR	54,8
	ZZ	54,8
0808 10 80	AR	96,6
	BR	75,3
	CA	107,1
	CL	85,2
	CN	110,3
	NZ	119,2
	US	143,7
	UY	58,3
	ZA	77,8
	ZZ	97,1

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 1833/2006 della Commissione (GU L 354 del 14.12.2006, pag. 19). Il codice «ZZ» rappresenta le «altre origini».

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 456/2011 DELLA COMMISSIONE**dell'11 maggio 2011****recante modifica dei prezzi rappresentativi e dei dazi addizionali all'importazione per taluni prodotti del settore dello zucchero, fissati dal regolamento (UE) n. 867/2010, per la campagna 2010/11**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007, del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,visto il regolamento (CE) n. 951/2006 della Commissione, del 30 giugno 2006, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 318/2006 del Consiglio per quanto riguarda gli scambi di prodotti del settore dello zucchero con i paesi terzi ⁽²⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 2, secondo comma, seconda frase,

considerando quanto segue:

- (1) Gli importi dei prezzi rappresentativi e dei dazi addizionali applicabili all'importazione di zucchero bianco, di

zucchero greggio e di taluni sciroppi per la campagna 2010/11 sono stati fissati dal regolamento (UE) n. 867/2010 della Commissione ⁽³⁾. Tali prezzi e dazi sono stati modificati da ultimo dal regolamento (UE) n. 438/2011 della Commissione ⁽⁴⁾.

- (2) Alla luce dei dati attualmente in possesso della Commissione risulta necessario modificare gli importi in vigore, in conformità delle norme e delle modalità previste dal regolamento (CE) n. 951/2006,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I prezzi rappresentativi e i dazi addizionali applicabili all'importazione dei prodotti contemplati dall'articolo 36 del regolamento (CE) n. 951/2006, fissati dal regolamento (UE) n. 867/2010 per la campagna 2010/11, sono modificati e figurano nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 12 maggio 2011.

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

Fatto a Bruxelles, l'11 maggio 2011.

*Per la Commissione,
a nome del presidente,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 178 dell'1.7.2006, pag. 24.

⁽³⁾ GU L 259 dell'1.10.2010, pag. 3.

⁽⁴⁾ GU L 118 del 6.5.2011, pag. 6.

ALLEGATO

Importi modificati dei prezzi rappresentativi e dei dazi addizionali all'importazione per lo zucchero bianco, lo zucchero greggio e i prodotti del codice NC 1702 90 95 applicabili a partire del 12 maggio 2011

(EUR)

Codice NC	Importo del prezzo rappresentativo per 100 kg netti di prodotto	Importo del dazio addizionale per 100 kg netti di prodotto
1701 11 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	43,09	1,98
1701 12 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	43,09	1,68
1701 91 00 ⁽²⁾	42,65	4,67
1701 99 10 ⁽²⁾	42,65	1,54
1701 99 90 ⁽²⁾	42,65	1,54
1702 90 95 ⁽³⁾	0,43	0,26

⁽¹⁾ Importo fissato per la qualità tipo definita nell'allegato IV, punto III, del regolamento (CE) n. 1234/2007.⁽²⁾ Importo fissato per la qualità tipo definita nell'allegato IV, punto II, del regolamento (CE) n. 1234/2007.⁽³⁾ Importo fissato per 1 % di tenore di saccarosio.

IV

(Atti adottati prima del 1° dicembre 2009, in applicazione del trattato CE, del trattato UE e del trattato Euratom)

DECISIONE DELL'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA

N. 343/09/COL

del 23 luglio 2009

sulle operazioni immobiliari relative agli appezzamenti nn. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32
effettuate dal comune di Time

(Norvegia)

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA ⁽¹⁾,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo ⁽²⁾, in particolare gli articoli da 61 a 63 e il protocollo 26,

visto l'accordo tra gli Stati EFTA sull'istituzione di un'Autorità di vigilanza e di una Corte di giustizia ⁽³⁾, in particolare l'articolo 24,

visto l'articolo 1, paragrafo 3, della parte I e l'articolo 4, paragrafo 4 e l'articolo 7, paragrafo 2 della parte II, del protocollo 3, dell'Accordo sull'Autorità di vigilanza e la Corte ⁽⁴⁾,

vista la Guida all'applicazione e all'interpretazione degli articoli 61 e 62 dell'accordo SEE ⁽⁵⁾ pubblicata dall'Autorità di vigilanza, in particolare il capitolo dedicato agli elementi di aiuto di Stato connessi alle vendite di terreni e fabbricati da parte di pubbliche autorità,

vista la decisione dell'Autorità del 14 luglio 2004 sulle disposizioni di esecuzione di cui all'articolo 27 della parte II del protocollo 3 ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ In appresso denominata «l'Autorità».

⁽²⁾ In appresso denominato «Accordo SEE».

⁽³⁾ In appresso denominato «Accordo sull'Autorità di vigilanza e la Corte».

⁽⁴⁾ In appresso denominato «Protocollo 3».

⁽⁵⁾ Guida all'applicazione e all'interpretazione degli articoli 61 e 62 dell'Accordo SEE e dell'articolo 1 del protocollo 3 dell'Accordo che istituisce un'Autorità di vigilanza e una Corte di giustizia; adottata ed emanata dall'Autorità il 19 gennaio 1994 (GU L 231 del 3.9.1994, pag. 1, e supplemento SEE n. 32 del 3.9.1994, pag. 1. La guida è stata modificata da ultimo il 10 giugno 2009 (di seguito «guida sugli aiuti di Stato»). La versione aggiornata della guida sugli aiuti di Stato è disponibile sul sito web dell'Autorità, all'indirizzo: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁶⁾ Decisione n. 195/04/COL del 14 luglio 2004 (GU L 139 del 25.5.2006, pag. 37) e supplemento SEE n. 26 del 25.5.2006, pag. 1, modificata dalla decisione n. 319/05/COL del 14 dicembre 2005 (GU L 113 del 27.4.2006, pag. 24) e supplemento SEE n. 21 del 27.4.2006, pag. 46. La versione consolidata della decisione n. 195/04/COL è disponibile sul sito web dell'Autorità, all'indirizzo: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente alle suddette disposizioni ⁽⁷⁾ e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

I. FATTI

1. PROCEDIMENTO

Il 3 marzo 2007, l'Autorità ha ricevuto da un'associazione denominata «Aksjonsgruppa Ta vare på trivelige Bryne», una denuncia relativa alla vendita a due entità private distinte, da parte delle autorità del comune di Time, degli appezzamenti nn. 1/152, 1/301, 1/630, 4/165 situati in tale comune, nonché alla vendita a un investitore privato, da parte del Bryne fotballklubb, dell'appezzamento n. 2/70 (stadio di Bryne, che comprende anche l'appezzamento n. 2/32), donato in precedenza alla società dal comune (doc. n. 414270). Con lettera del 9 maggio 2007, l'investitore privato Gunnar Oma ha presentato all'Autorità una denuncia in merito alla vendita, da parte del comune di Time, di uno dei suddetti appezzamenti, il n. 4/165.

In seguito a uno scambio di corrispondenza e di informazioni con le autorità norvegesi ⁽⁸⁾, il 19 dicembre 2007 l'Autorità ha deciso di avviare un procedimento d'indagine formale sulla vendita dei terreni summenzionati. La decisione dell'Autorità n. 717/07/COL di avviare il procedimento è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e nel relativo supplemento SEE ⁽⁹⁾.

Le autorità norvegesi hanno presentato le proprie osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento mediante lettera del 21 febbraio 2008 (doc. n. 466024). L'Autorità ha invitato le

⁽⁷⁾ GU C 138 del 5.6.2008, pag. 30, e supplemento SEE n. 31 del 5.6.2008, pag. 1.

⁽⁸⁾ Cfr. per ulteriori dettagli sullo scambio epistolare, la decisione dell'Autorità n. 717/07/COL pubblicata sul sito web della stessa, all'indirizzo: http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaid_registry/sadecnor07/717_07_col.pdf

⁽⁹⁾ Cfr. nota 7.

parti interessate a presentare le proprie osservazioni, ricevendo risposta da due di esse⁽¹⁰⁾ e trasmettendo successivamente tali osservazioni alle autorità norvegesi mediante lettera datata 24 luglio 2008 (doc. n. 485974). Con lettera del 13 agosto 2008 (doc. n. 488289), le autorità norvegesi hanno comunicato all'Autorità di non avere ulteriori osservazioni.

2. DESCRIZIONE DELLE OPERAZIONI OGGETTO D'ESAME

2.1. LA VENDITA DEGLI APPEZZAMENTI NN. 1/152, 1/301 E 1/630 A GRUNNSTEINEN AS

Mediante contratto di vendita del 25 agosto 2007⁽¹¹⁾, il comune di Time ha venduto al promotore immobiliare privato Grunnsteinen AS gli appezzamenti nn. 1/152 (1 312 m²), 1/301 (741 m²) e 1/630 (1 167 m²) situati nel centro della città di Bryne, centro amministrativo del comune di Time. Stando alle spiegazioni fornite, il contratto sarebbe stato stipulato su richiesta degli acquirenti, senza che fosse stata bandita alcuna gara d'appalto prima della vendita.⁽¹²⁾ Grunnsteinen non ha versato alcuna somma per tali appezzamenti, ma si è impegnato a costruire un parcheggio con 65 posti macchina in sostituzione del normale pagamento di un corrispettivo per l'acquisto degli appezzamenti⁽¹³⁾. In base all'articolo 7 del contratto Grunnsteinen, la proprietà dei terreni doveva essere trasferita solo al completamento dei posti macchina, al più tardi entro la fine del 2008. Inoltre, l'articolo 1 prevedeva che il parcheggio sotterraneo fosse accatastato come proprietà distinta una volta ritrasferito al comune di Time.

L'articolo 1 del contratto⁽¹⁴⁾ specifica che, al momento della stipula, gli appezzamenti erano destinati all'edilizia residenziale, alla viabilità e al parcheggio.

Ai sensi dell'articolo 1 del contratto, Grunnsteinen AS si impegna a costruire parcheggi *sotterranei* sotto l'appezzamento n. 1/152; di questi, 65 posti macchina dovevano essere trasferiti al comune di Time al completamento dei lavori (articoli 1 e 5 del contratto). Secondo le autorità comunali, il corrispettivo per l'appezzamento n. 1/152 era costituito dalla realizzazione dei posti macchina nel parcheggio sotterraneo in sostituzione dei 44 posti macchina in superficie. Per quanto concerne gli appezzamenti nn. 1/301 e 1/630, il comune aveva commissionato una perizia di stima del valore di uno degli appezzamenti, il n. 1/630, che, secondo quanto riferito dal comune, è stata eseguita da Eiendomsmegler 1. La perizia dell'appezzamento n. 1/630, che ha fissato un valore di mercato di 600 NOK/m², è stata

consegnata all'Autorità prima dell'avvio del procedimento d'indagine formale⁽¹⁵⁾. In risposta alle richieste dell'Autorità, le autorità norvegesi hanno inizialmente presentato i calcoli effettuati dall'impresa edile Skanska Norge AS, che indicavano un prezzo di circa 150 000 NOK (al netto dell'IVA e dei costi d'acquisto/affitto del terreno) per ciascun posto macchina in un parcheggio sotterraneo.⁽¹⁶⁾ Sulla base di tali stime, le autorità norvegesi hanno indicato per gli appezzamenti nn. 1/301 e 1/630 un prezzo di mercato pari a 2 516 400 NOK⁽¹⁷⁾, mentre il valore dei 21 posti macchina aggiuntivi che Grunnsteinen si era impegnato a costruire per il comune era stimato in 2 625 000 NOK⁽¹⁸⁾. Pertanto, il valore di questi due appezzamenti sarebbe stato pienamente compensato da Grunnsteinen tramite la costruzione di ulteriori 21 posti macchina.

In risposta all'ingiunzione dell'Autorità di fornire informazioni contenute nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, sono state presentate nuove stime sia del valore della proprietà, sia del prezzo dei parcheggi⁽¹⁹⁾. Le nuove stime sono state effettuate dalla OPAK, una società di valutazioni immobiliari. Sulla base del metodo del costo del terreno⁽²⁰⁾, l'OPAK ha definito un valore di mercato di 3,2 milioni di NOK per la vendita in blocco della proprietà. Secondo l'OPAK, l'abitazione presente nell'appezzamento n. 1/301 è inagibile e, dovendo essere demolita, rappresenta un gravame. I costi di demolizione sono stimati in 150 000 NOK. La valutazione dell'OPAK include anche le stime dei costi dei parcheggi. Sulla base di un minimo di 25 m² a posto macchina (ai sensi delle norme nazionali vigenti) e di costi di costruzione pari a 5 200/m² NOK (desunti dall'esperienza), l'OPAK arriva a un prezzo di 130 000 NOK a posto macchina, ovvero 8 450 000 NOK per 65 posti macchina.

2.2. LA VENDITA DELL'APPEZZAMENTO N. 4/165 A BRYNE INDUSTRIEPARK AS

Il 31 agosto 2005, il comune di Time e il promotore immobiliare privato Bryne Industripark AS hanno firmato un contratto di vendita relativo all'appezzamento n. 4/165 situato a Håland, nel comune di Time⁽²¹⁾. L'appezzamento è costituito da 56 365 m² di terreno industriale e il prezzo di vendita è stato fissato a 4,7 milioni di NOK (pari all'incirca a 83 NOK/m²). Al momento della firma del contratto, la destinazione d'uso dell'area era industriale, ma il piano regolatore particolareggiato non è stato

⁽¹⁰⁾ Documenti nn. 484855 (osservazioni della Federazione calcistica della Norvegia del 4 luglio 2008), 485026 (osservazioni dello studio legale Arntzen de Besche, per conto del Bryne Fotballklubb, dell'8 luglio 2008) e 485461 (osservazioni dello studio legale Selmer, per conto di Vålerenga Fotball, dell'8 luglio 2008).

⁽¹¹⁾ In appresso denominato «contratto Grunnsteinen».

⁽¹²⁾ Risposta della Norvegia alla prima richiesta d'informazioni dell'Autorità (doc. n. 427879), risposta alla domanda 1, punto e).

⁽¹³⁾ Risposta della Norvegia alla prima richiesta d'informazioni dell'Autorità (doc. n. 427879), risposta alla domanda 1, punto e).

⁽¹⁴⁾ Risposta della Norvegia alla prima richiesta d'informazioni dell'Autorità (doc. n. 427879, allegato 1).

⁽¹⁵⁾ Risposta della Norvegia alla prima richiesta d'informazioni dell'Autorità (doc. n. 427879, allegato 2). Nella risposta della Norvegia si afferma che la perizia concerne gli appezzamenti nn. 1/301 e 1/630. Tuttavia, ciò non trova riscontro nella perizia effettiva, né il numero di metri quadri in essa riportato può far presupporre che siano stati presi in considerazione entrambi gli appezzamenti.

⁽¹⁶⁾ Risposta della Norvegia alla prima richiesta d'informazioni dell'Autorità (doc. n. 427879, allegato 5).

⁽¹⁷⁾ Tali calcoli sembrerebbero basarsi su un valore stimato di 600 NOK/m², a cui si somma il valore di un edificio ubicato sull'appezzamento n. 1/301. L'Autorità non ha ancora ricevuto una perizia dell'edificio.

⁽¹⁸⁾ Importo desunto dalla stima dei costi originariamente effettuata dal comune, pari a 125 000 NOK, indicata nei documenti a supporto delle deliberazioni del consiglio comunale (doc. n. 413558, pagg. 16-17). La stima di Skanska sarebbe stata ottenuta in una fase successiva.

⁽¹⁹⁾ Osservazioni della Norvegia sulla decisione dell'Autorità di avviare un'indagine, doc. n. 466024, allegato 3.

⁽²⁰⁾ In norvegese: *Tomtebelastningsmetoden*.

⁽²¹⁾ Doc. n. 413558, pag. 19 *et seq.*

adottato in ragione delle obiezioni avanzate dall'Amministrazione delle strade pubbliche. Il contratto contiene inoltre una clausola di recupero (articolo 7) a beneficio del comune di Time, qualora l'appezzamento non venisse edificato o utilizzato entro 5 anni dalla data di trasferimento.

Al momento della stipula del contratto, la proprietà era costituita da terreni non edificati. Nella nota di servizio per il consiglio comunale che ha approvato il contratto, l'amministrazione comunale dichiarava che la vendita del terreno era vincolata alla stipula di una convenzione di sviluppo edilizio. Le autorità comunali hanno riferito che il nuovo piano regolatore particolareggiato adottato il 30 agosto 2007 ha destinato l'appezzamento alle attività sportive⁽²²⁾. L'accordo di vendita prevedeva che la convenzione di sviluppo edilizio dovesse essere stipulata sulla base del piano regolatore. Le autorità norvegesi hanno allegato alle proprie osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento una stima dei costi di sviluppo edilizio commissionata alla ditta di consulenza Asplan Viak, nonché un'offerta per l'esecuzione delle opere di superficie, presentata da un'impresa edile locale⁽²³⁾.

Il comune di Time ha confermato di non aver bandito alcuna gara d'appalto prima della vendita, effettuata su iniziativa dell'acquirente, aggiungendo però di aver pubblicizzato il terreno sul proprio sito web nel periodo 2003/2004. La nota di servizio stilata prima della vendita indica che il prezzo fissato sarebbe stato calcolato sulla base di quello pagato dal comune di Time per l'acquisto della proprietà nel 1999, al quale sono state aggiunte le spese di capitale, giuridiche e amministrative. Il prezzo è stato dunque stabilito secondo il principio generale applicato dal comune per la vendita di proprietà industriali, ossia la vendita al prezzo di costo.⁽²⁴⁾

Secondo il denunciante, sulla base di una valutazione che sarebbe stata effettuata da un perito indipendente nel gennaio 2007, il prezzo per questo tipo di proprietà dovrebbe essere di circa 400 NOK/m²⁽²⁵⁾. Tuttavia, non è stata presentata alcuna documentazione a sostegno di quanto affermato. Le autorità comunali sostengono che, sulla base di compravendite tra privati di proprietà analoghe nella regione, il valore di mercato in quella zona oscilla tra gli 80 e i 115 NOK/m²⁽²⁶⁾. In risposta all'ingiunzione dell'Autorità di fornire informazioni contenuta nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, le autorità norvegesi hanno presentato una stima del valore effettuata dall'OPAK. La stima dell'OPAK concerne il terreno nella sua destinazione d'uso al momento della stipula del contratto, ossia industriale e non sportiva come risultante dall'ultimo piano regolatore. La stima non si basa sulla forma di utilizzo della proprietà, bensì sul suo valore di vendita, definito come «il prezzo che varie parti interessate indipendenti sarebbero presumibilmente disposte a pagare alla data di valutazione». Nella fattispecie, il prezzo è stato determinato facendo

riferimento ai prezzi di compravendita pattuiti per «proprietà analoghe nella zona». La valutazione conclude asserendo che il prezzo di mercato non può essere determinato con certezza, ma che si aggira verosimilmente fra gli 80 e i 100 NOK/m².

2.3. LA VENDITA DEGLI APPEZZAMENTI NN. 2/70 E 2/32 ALLA SOCIETÀ DI CALCIO BRYNE FOTBALLKLUBB

2.3.1. *L'accordo di vendita*

Con accordo dell'8 agosto 2003⁽²⁷⁾, il comune di Time ha ceduto il titolo dello stadio di Bryne (nn. 2/32 e 2/70), che copre una superficie di circa 53 000 m², al Bryne fotballklubb (Bryne FK).⁽²⁸⁾ Gli immobili (inclusi gli spalti) edificati sul terreno in locazione alla società di calcio⁽²⁹⁾ appartenevano già a quest'ultima. Nel terreno pare che rimanga un solo edificio non appartenente al Bryne fotballklubb, per il quale era previsto che la società di calcio subentrasse al comune nel contratto di locazione da quest'ultimo stipulato con il proprietario dell'immobile.⁽³⁰⁾

Ai sensi dell'articolo 2 del contratto Bryne, gli appezzamenti nn. 2/32 e 2/70 sono stati ceduti a Bryne FK a titolo gratuito. Inoltre, il comune si è fatto carico di tutti gli oneri concernenti la cessione della proprietà, quali la lottizzazione, le misurazioni, ecc. Gli appezzamenti si estendono per circa 53 000 m² e il contratto ha stabilito espressamente che fossero destinati primariamente ad attività sportive.

Si deduce dall'articolo 1 del contratto che la società di calcio aveva richiesto l'acquisizione del titolo dei terreni. Lo scopo era incrementare il patrimonio della società di calcio per consentire di adeguare il campo da gioco ai requisiti applicabili ai campi di calcio utilizzati nel Tippeligaen (il campionato di serie A norvegese). Le note di servizio del comune indicano che per la società di calcio era di fondamentale importanza poter portare la proprietà a garanzia dell'indebitamento, benché il suo valore fosse verosimilmente destinato a diminuire in ragione del vincolo d'uso ai fini sportivi indicato nel contratto.

In risposta all'ingiunzione dell'Autorità di fornire informazioni contenuta nella decisione di avviare un procedimento d'indagine formale, le autorità norvegesi hanno fornito una valutazione del terreno dello stadio al momento della cessione della proprietà. Tale stima è stata realizzata dall'OPAK, che ha stimato un valore di vendita pari a 2 650 000 NOK, sulla base della destinazione d'uso per infrastrutture sportive.

⁽²⁷⁾ In appresso denominato «contratto Bryne».

⁽²⁸⁾ Doc. n. 413558 pag. 29, e risposta della Norvegia alla prima richiesta d'informazioni dell'Autorità (doc. n. 427879, allegato 29). Dalla documentazione relativa alla vendita risulta che il comune, a sua volta, aveva acquisito il terreno nel 1996 dalla società di calcio per 1 milione di NOK. L'Autorità non ha ulteriori informazioni in merito a tale compravendita.

⁽²⁹⁾ Contratti di locazione del terreno forniti dalla Norvegia agli allegati 18 e 19 della sua risposta alla prima richiesta d'informazioni dell'Autorità (doc. n. 427879).

⁽³⁰⁾ Cfr. allegato 24 alla risposta della Norvegia alla prima richiesta d'informazioni dell'Autorità (doc. n. 427879).

⁽²²⁾ Osservazioni della Norvegia sulla decisione dell'Autorità di avviare il procedimento, doc. n. 466024, nota 9.

⁽²³⁾ Osservazioni della Norvegia sulla decisione dell'Autorità di avviare il procedimento, doc. n. 466024, allegati 8 e 9.

⁽²⁴⁾ Doc. n. 413558, pagg. 16-17.

⁽²⁵⁾ Cfr. doc. n. 413558 (denuncia originale), ribadito nelle osservazioni di Aksjonsgruppa sulla risposta della Norvegia, doc. n. 477440.

⁽²⁶⁾ Risposta della Norvegia alla prima richiesta d'informazioni dell'Autorità (doc. n. 427879, allegati da 13 a 17).

Il denunciante sostiene che nel 2007 Bryne FK progettava di vendere lo stadio a Forum Jæren per 50 milioni di NOK. Ciò al fine di realizzare un nuovo stadio a Håland, su un terreno ceduto da Bryne Industripark AS (come indicato in precedenza). Nella risposta alla richiesta di informazioni dell'Autorità, le autorità norvegesi hanno confermato che Bryne FK e Forum Jæren avevano firmato una lettera d'intenti relativa all'appezzamento n. 2/70, ma non sono state in grado di produrre una copia. Tuttavia, nel 2008, si sarebbe deciso di non dare seguito all'operazione in quanto i costi di costruzione di un nuovo stadio a Håland si erano rivelati molto più elevati del previsto.⁽³¹⁾

2.3.2. Bryne FK

Il beneficiario del terreno, Bryne FK, è una società locale di calcio che gioca attualmente nella cosiddetta «Adecco League» (il campionato di serie B norvegese). Bryne FK è iscritta al registro delle imprese come organizzazione senza scopo di lucro⁽³²⁾, ma la società di calcio ha anche fondato una società a responsabilità limitata, la Bryne Fotball AS.

Secondo le informazioni fornite dalle autorità norvegesi⁽³³⁾, nel 2001 Bryne FK e Bryne Fotball AS hanno stipulato un accordo di cooperazione sulla base di un contratto tipo predisposto dalla Federazione calcistica della Norvegia concernente la cooperazione fra i settori commerciale e non commerciale di una squadra. Ai sensi del contratto⁽³⁴⁾, la società a responsabilità limitata, denominata all'epoca Bryne Fotball ASA, si sarebbe occupata delle seguenti attività economiche: contratti di sponsorizzazione, vendita di diritti radiotelevisivi e di spazi pubblicitari, commercializzazione e concessione di licenze su prodotti ufficiali per la tifoseria, utilizzo dell'immagine di allenatori e giocatori a scopo pubblicitario, sfruttamento commerciale del nome e del logo della società, vendita dei biglietti delle partite disputate in casa e contratti relativi alle lotterie. Da parte sua, Bryne FK si sarebbe occupata di tutti gli aspetti prettamente sportivi, come gli allenamenti, la selezione delle squadre, il calendario delle partite, la gestione delle partite stesse, l'organizzazione delle trasferte dei giocatori, i diritti e i doveri della società nei confronti di giocatori, soci e altre organizzazioni ed enti governativi, sanciti dai regolamenti e dagli statuti delle associazioni sportive, le quote associative e le attività commerciali accessorie come le lotterie organizzate durante le partite, nonché la gestione dello stadio.

Secondo l'accordo di cooperazione, Bryne Fotball ASA sosteneva le spese relative ai giocatori⁽³⁵⁾. Inoltre, Bryne Fotball ASA corrispondeva il prezzo d'acquisto dei giocatori o, in

alternativa, la somma dovuta a Bryne FK quando un giocatore veniva trasferito alla squadra principale da una delle squadre giovanili del club. La società a responsabilità limitata incamerava inoltre gli utili al netto di tali spese. Infine, Bryne Football ASA corrispondeva a Bryne FK un canone annuo di 150 000 NOK per l'affitto dello stadio, nonché 10 000 NOK per ogni partita di calcio ufficiale e un compenso per i diritti radiotelevisivi, di sponsorizzazione, ecc.

Tuttavia, per ottemperare alle norme generali della Federazione calcistica della Norvegia (NFF), i contratti dei giocatori venivano formalmente sottoscritti da Bryne FK che era anche, ufficialmente, parte contraente nei contratti di vendita, acquisto e prestito dei giocatori. La società di calcio gestiva inoltre le attività di natura prettamente sportiva (allenamenti, selezioni, ecc.).

Nella primavera del 2004, la società calcistica e la società a responsabilità limitata hanno subito una riorganizzazione. Tutte le attività di Bryne ASA sono state trasferite a Bryne FK e Bryne Fotball ASA ha mutato il proprio assetto societario trasformandosi in Bryne Fotball AS, avente come solo oggetto sociale il ripianamento dell'indebitamento. Pare che l'indebitamento sia stato estinto nel 2006⁽³⁶⁾. Pertanto, attualmente tutte le attività, di natura economica o meno, vengono svolte direttamente da Bryne FK.

3. LE OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ NORVEGESI

Il governo norvegese ha presentato le proprie osservazioni in merito alla decisione di avviare il procedimento d'indagine formale.

3.1. OSSERVAZIONI SULLA VENDITA DEGLI APPEZZAMENTI NN. 1/152, 1/301 E 1/630 A GRUNNSTEINEN AS

Insieme alle proprie osservazioni, le autorità norvegesi hanno presentato una stima del valore della proprietà, inclusa la stima del costo dei posti macchina sotterranei.

Le autorità norvegesi ritengono che la proprietà non sia stata ceduta a titolo gratuito, in quanto il comune di Time ha ricevuto come corrispettivo la realizzazione del parcheggio sotterraneo. Pertanto, l'operazione non comporterebbe un aiuto di Stato purché il costo di realizzazione dei parcheggi sia almeno pari al valore degli appezzamenti ceduti a Grunnsteinen AS.

Al riguardo, le autorità norvegesi fanno riferimento alla perizia effettuata dall'OPAK, che stima un valore fra 4 510 000 e 5 636 000 NOK per il complesso degli appezzamenti ceduti a Grunnsteinen. Inoltre, l'OPAK stima che il costo di realizzazione dei posti macchina nel parcheggio sotterraneo sia di circa 8 450 000 NOK, sulla base del costo di progetti analoghi, secondo la normale pratica di settore. Le autorità norvegesi sottolineano, inoltre, che l'impresa edile Skanska, sulla stessa base, ha stimato i costi di costruzione di ciascun posto macchina in 150 000 NOK, pari a 9 750 000 NOK per 65 posti macchina.

⁽³¹⁾ Osservazioni di Bryne FK all'avvio del procedimento d'indagine formale (doc. n. 485026).

⁽³²⁾ Risposta della Norvegia alla prima richiesta d'informazioni dell'Autorità (doc. n. 427879, allegato 21).

⁽³³⁾ Osservazioni della Norvegia alla decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, lettera del 21 febbraio 2008 (doc. n. 466024).

⁽³⁴⁾ Allegato 13 alle osservazioni della Norvegia alla decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, lettera del 21 febbraio 2008 (doc. n. 466024).

⁽³⁵⁾ La società a responsabilità limitata era responsabile della retribuzione di giocatori, fisioterapisti, allenatori e altro personale di supporto; del versamento dei contributi previdenziali del datore di lavoro; dell'acquisto e della manutenzione delle attrezzature necessarie per gli allenamenti e le partite; degli allenamenti e, infine, dei costi di trasferta delle squadre.

⁽³⁶⁾ Risposta della Norvegia alla prima richiesta d'informazioni dell'Autorità (doc. n. 427879, allegato 22).

Sulla base di tali cifre, le autorità norvegesi sostengono che i costi del parcheggio più che compensino il valore della proprietà e che, pertanto, non sia stato erogato alcun aiuto di Stato.

3.2. OSSERVAZIONI SULLA VENDITA DELL'APPEZZAMENTO N. 4/165 A BRYNE INDUSTRIPARK AS

Per quanto riguarda la vendita dell'appezzamento n. 4/165 a Bryne Industripark AS, anche in questo caso è stata presentata una perizia effettuata dall'OPAK. Le autorità norvegesi hanno sottolineato che l'OPAK ha stimato il valore del terreno secondo le normative applicabili all'epoca, quelle cioè relative a un terreno non edificato ad uso industriale ai sensi del piano comunale generale, ma non soggetto a un piano regolatore dettagliato. Le autorità norvegesi considerano ininfluenza il fatto che fosse stata presentata - e poi ritirata - una proposta di piano regolatore particolareggiato e che successivamente la zona sia stata classificata ad uso sportivo, in quanto al momento della transazione non esisteva alcun piano regolatore particolareggiato.

Al riguardo, le autorità norvegesi sottolineano che il prezzo effettivamente corrisposto da Bryne Industripark, 4 700 000 NOK (pari a 83 NOK/m²), rientra nella forbice di prezzo accettabile stimato dall'OPAK, cioè fra 4 510 000 e 5 636 000 NOK (pari a 80-100 NOK/m²). Pur riconoscendo che il prezzo corrisposto si colloca nella zona bassa della forbice di prezzo accettabile individuato dall'OPAK, le autorità norvegesi sostengono che l'operazione non può aver dato luogo ad alcun aiuto di Stato, in quanto l'importo versato non si discosta significativamente dai valori stimati, essendo comunque incerto il valore di un terreno non edificato e non soggetto a piano regolatore.

3.3. OSSERVAZIONI SULLA VENDITA DEGLI APPEZZAMENTI NN. 2/70 E 2/32 A BRYNE FK

Per quanto riguarda la vendita degli appezzamenti nn. 2/70 e 2/32, le autorità norvegesi sostengono che occorre valutare, in primo luogo, se l'operazione in questione abbia comportato un vantaggio economico a favore di Bryne FK. Nella valutazione allegata, l'OPAK stima il valore del terreno su cui sorge lo stadio fra 2 385 000 e 2 915 000 NOK. Poiché non è stato corrisposto alcun corrispettivo per la proprietà, le autorità norvegesi riconoscono che Bryne FK ha beneficiato di un vantaggio economico corrispondente al valore della proprietà, come determinato dall'OPAK.

Nonostante il vantaggio accordato a Bryne FK, le autorità norvegesi sostengono che l'operazione non comporta un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE. Secondo le autorità norvegesi, infatti, Bryne FK al momento dell'operazione non era un'impresa ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato dell'accordo SEE. Questa posizione si fonda sulla struttura organizzativa della società sportiva al momento dell'operazione: all'epoca, Bryne FK svolgeva esclusivamente attività non commerciali e non professionali, mentre l'attività commerciale e il rischio economico, oltre ai relativi profitti della squadra di calcio professionista, erano di pertinenza di Bryne Fotball ASA.

Per quanto concerne la fattispecie di aiuti di Stato a Bryne Fotball ASA, la Norvegia ritiene che tale eventualità sia da escludere alla luce del contratto di cooperazione tra detta società e il club calcistico. Secondo i termini di detto contratto, Bryne Fotball ASA era tenuta a versare a Bryne FK un canone annuo di 150 000 NOK per l'utilizzo dello stadio, più 10 000 NOK per ciascuna partita ufficiale. Pertanto, detto contratto garantirebbe che il vantaggio economico derivante dalla cessione del terreno vada a beneficio esclusivo di Bryne FK.

Per quanto concerne la fusione fra Bryne Fotball ASA e Bryne FK, avvenuta circa sei mesi dopo la cessione della proprietà, secondo le autorità norvegesi non si può ritenere che, a seguito di tale fusione, il vantaggio accordato dal comune sia andato proporzionalmente a beneficio delle attività commerciali della società di calcio. Esse ritengono invece che le attuali attività economiche vadano analizzate nel dettaglio, al fine di definire dei parametri di ripartizione del beneficio fra attività economiche e non economiche.

4. OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

4.1. OSSERVAZIONI DI BRYNE FK

Bryne FK ha presentato osservazioni sulla cessione della proprietà e sulla propria struttura organizzativa e attività.

La società di calcio spiega che, come illustrato in precedenza, la propria struttura organizzativa è mutata nel 2004 con la fusione fra Bryne FK e Bryne Fotball ASA e che attualmente tutte le attività sono svolte da Bryne FK. Tuttavia, la società di calcio ha stipulato un accordo «back-to-back» con la società Klubbinvest AS, che si fa carico dei rischi finanziari relativi ai contratti con i calciatori professionisti.

Inoltre, la società di calcio riferisce di aver chiuso in perdita gli anni 2005, 2006 e 2007 e che la maggior parte delle proprie attività ha carattere non commerciale ed è rivolta al vivaio giovanile. Su un totale di 2 047 ore di attività della società di calcio⁽³⁷⁾, le attività economiche ammontano ad appena 230 ore circa, pari all'11 % del totale. Tutte le attività non economiche si svolgono negli impianti ubicati sul terreno ceduto alla società di calcio con il contratto del 2003.

Per quanto concerne il trasferimento del titolo dell'immobile dello stadio, la società di calcio sottolinea che nel 2003 le è stato ceduto solo il terreno, in quanto già proprietaria degli immobili e degli impianti. Inoltre, la società di calcio fa riferimento al contratto di locazione stipulato dal comune di Time in qualità di ex proprietario, nel quale si prevede che una determinata area del terreno ceduto sia riservata a parcheggi per un periodo di 99 anni. La società di calcio è del parere che l'accordo di locazione a lungo termine riduca significativamente il valore della proprietà, fattore non considerato dall'OPAK nella sua valutazione.

⁽³⁷⁾ Sulla base della tabella fornita da Bryne FK (integrata nel doc. n. 485026), che mostra il numero di ore di attività ripartite per fascia d'età, mese e tipo di attività svolta (allenamento, partita, ecc.).

Secondo quanto affermato dalla società di calcio, Bryne FK non era un'impresa al momento della cessione del terreno, in ragione della sua struttura organizzativa all'epoca e del summenzionato contratto di cooperazione con Bryne Fotball ASA. Pertanto, poiché la questione degli aiuti di Stato va valutata con riferimento al momento della cessione, non vi sarebbe alcun aiuto di Stato. Per quanto concerne il valore della proprietà, la società di calcio osserva che, in ragione del valore negativo del contratto di locazione che riserva parti del terreno ai parcheggi, il valore reale del terreno ceduto è significativamente inferiore a quello determinato dall'OPAK. Pertanto, anche qualora l'Autorità ritenesse che la cessione implichi un elemento d'aiuto, esso rientrerebbe nel regime de minimis.

4.2. OSSERVAZIONI DA PARTE DELLA FEDERAZIONE CALCISTICA DELLA NORVEGIA

La Federazione calcistica della Norvegia (NFF) ha presentato le proprie osservazioni in merito all'organizzazione del calcio in Norvegia in generale, astenendosi tuttavia dal commentare il caso specifico.

L'associazione si presenta come una delle maggiori organizzazioni senza scopo di lucro del paese, con oltre 500 000 iscritti, tra cui 400 000 calciatori praticanti. Lo scopo principale dell'associazione è il reclutamento e lo sviluppo dei calciatori a tutti i livelli; a tal fine, l'NFF si adopera per garantire la presenza di impianti adeguati in tutto il paese.

L'NFF precisa che, in linea di principio, le autorità pubbliche hanno il dovere di offrire e organizzare attività sportive per bambini e giovani distribuite sul territorio. Pertanto, la realizzazione di nuovi impianti sportivi richiede il contributo sia della comunità sportiva sia delle autorità pubbliche. L'NFF ritiene che le società calcistiche diano un notevole contributo a tale compito pubblico, per quanto non sia mai stato quantificato. Un altro frutto del suo impegno a favore di bambini e giovani è la creazione di un raccordo che consenta il passaggio dalle società dilettantistiche a quelle professioniste. La solidarietà verso le società di calcio locali è sempre un obiettivo importante, nonostante i principali ricavi provengano dalla vendita dei diritti radiotelevisivi a livello nazionale o europeo.

4.3. OSSERVAZIONI DA PARTE DI VÅLERENGA FOTBALL

Vålerenga Fotball ha presentato a mezzo del suo legale rappresentante, lo studio legale Selmer, osservazioni generali sulla questione della cessione di terreni alle società di calcio per la costruzione di impianti di calcio. Secondo Vålerenga, la questione è di importanza concreta e potrebbe ripresentarsi in futuro.

Al riguardo, la società individua sei questioni da considerare nell'affrontare tali casi. Innanzitutto, sostiene l'importanza di tenere contabilità separate per i settori commerciale e non commerciale delle società di calcio. In secondo luogo, Vålerenga ritiene che una società di calcio proprietaria di uno stadio ceduto in affitto possa comunque non essere definita un'impresa, purché operi esclusivamente come «proprietario passivo». In

terzo luogo, ritiene che si debba partire dal presupposto che la costruzione e la gestione di uno stadio di calcio non incidano sugli scambi. Come quarto punto, la società sostiene che gli stadi di calcio possano essere considerati infrastrutture sociali. Come quinto punto, il prezzo di mercato dell'affitto degli stadi di calcio dovrebbe essere calcolato sulla base di quanto gli acquirenti sono disposti a pagare e non sulla base di obiettivi di ammortamento dell'investimento. Come sesto e ultimo punto, l'obbligazione di costruire e gestire uno stadio di calcio che insiste sul terreno acquisito ha un valore negativo, il che significa che la società di calcio non ne trae vantaggi economici.

II. VALUTAZIONE

1. ESISTENZA DI AIUTI DI STATO

L'articolo 61, paragrafo 1 dell'Accordo SEE stabilisce quanto segue:

«Salvo deroghe contemplate dal presente accordo, sono incompatibili con il funzionamento del medesimo, nella misura in cui incidano sugli scambi fra parti contraenti, gli aiuti concessi da Stati membri della Comunità, da Stati EFTA o mediante risorse statali sotto qualsiasi forma, che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.»

Da questa disposizione si deduce che, perché siano presenti aiuti di Stato ai sensi del SEE, si dovranno soddisfare le seguenti condizioni:

- l'aiuto deve essere concesso dallo Stato o tramite risorse statali;
- l'aiuto deve favorire talune imprese o talune produzioni, ossia la misura deve conferire un *vantaggio economico* a un'impresa;
- la misura deve essere *selettiva* ai sensi dell'accordo SEE;
- l'aiuto deve *falsare la concorrenza* e *incidere sugli scambi* fra le parti contraenti.

La valutazione della sussistenza di tali condizioni deve essere effettuata individualmente per ciascuna delle succitate transazioni.

2. LA VENDITA DEGLI APPEZZAMENTI NN. 1/152, 1/301 E 1/630 A GRUNNSTEINEN AS

Nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, l'Autorità ha espresso dubbi circa l'effettuazione dell'operazione a condizioni di mercato. L'Autorità ha riconosciuto che, in linea di principio, un'operazione in cui il corrispettivo pagato per la proprietà è costituito dall'impegno di realizzare una struttura sotterranea per il comune può essere effettuata a condizioni di mercato. Tuttavia, affinché l'Autorità possa verificare che ciò sia effettivamente avvenuto, sarebbe necessaria la valutazione del valore della proprietà e una stima attendibile del prezzo di mercato per la realizzazione del parcheggio sotterraneo.

Inoltre, nella decisione di avviare il procedimento, l'Autorità ha osservato che la perizia presentata dalle autorità norvegesi a tale data, effettuata da Eiendomsmegler 1, riguardava soltanto uno degli appezzamenti in questione. L'Autorità ha inoltre espresso perplessità in merito all'attendibilità della stima del valore dell'appezzamento n. 1/630, in quanto tale perizia non descriveva il metodo utilizzato, né le caratteristiche dell'appezzamento decisive per le conclusioni.

L'Autorità ha altresì ritenuto che l'operazione incidesse sugli scambi e la concorrenza nel SEE.

A seguito dell'avvio del procedimento da parte dell'Autorità di vigilanza, le autorità norvegesi hanno presentato una nuova stima del valore degli appezzamenti, nonché una stima dei costi di costruzione dei posti macchina effettuata dall'OPAK. L'Autorità osserva che, per concludere che Grunnsteinen non abbia beneficiato di alcun vantaggio, è necessario dimostrare che il valore della proprietà era uguale o inferiore al valore negativo rappresentato dall'impegno di realizzare il parcheggio sotterraneo. Per dirimere tale questione, è necessario valutare l'affidabilità della perizia dell'OPAK alla luce del metodo definito dagli orientamenti relativi agli elementi di aiuto di Stato connessi alle vendite di terreni e fabbricati da parte di pubbliche autorità.

2.1. VALUTAZIONE DELLA PERIZIA DELL'OPAK

Secondo gli orientamenti relativi agli elementi di aiuto di Stato connessi alle vendite di terreni e fabbricati da parte di pubbliche autorità, il valore di mercato della proprietà dovrebbe essere definito da un perito estimatore di indubbia onorabilità che svolga il suo compito in modo indipendente, sulla base di indicatori di mercato e di norme di valutazione generalmente riconosciuti. Infine, gli svantaggi economici di obbligazioni specifiche dovrebbero essere valutati separatamente e possono dar luogo a compensazione attraverso una riduzione del prezzo di vendita.⁽³⁸⁾

Perito estimatore di indubbia onorabilità

La perizia di stima è stata effettuata dall'OPAK, una società che si occupa di gestioni edilizie, servizi condominiali e valutazioni immobiliari. La perizia in questione è stata elaborata dal sig. Jacob Aarsheim.

La guida sugli aiuti di Stato definisce il «perito estimatore» come una persona dall'indubbia onorabilità, che sia in possesso di un diploma specifico, conseguito presso un istituto di istruzione riconosciuto, ovvero di un titolo di studio universitario equipollente e disponga di esperienza sufficiente e competenza adeguata nella valutazione degli attivi fissi in relazione alla loro ubicazione e categoria di appartenenza.

Le autorità norvegesi hanno riferito che l'OPAK, e il sig. Aarsheim in particolare, hanno notevole esperienza nella valutazione di proprietà appartenenti a questa categoria nella zona

di Jæren. Ciò è confermato dal curriculum vitae del sig. Aarsheim, allegato alle osservazioni inviate dalle autorità norvegesi all'Autorità.⁽³⁹⁾ Oltre ad avere una lunga esperienza, il sig. Aarsheim ha studiato tecnologia delle costruzioni. Pertanto, non vi è ragione di ritenere che l'OPAK e il sig. Aarsheim non soddisfino i criteri definiti dagli orientamenti o non siano di indubbia onorabilità.

Indipendenza del perito estimatore

La guida sugli aiuti di Stato stabilisce quanto segue: «Il perito estimatore dovrebbe adempiere le sue mansioni in modo indipendente, vale a dire che le pubbliche autorità non devono essere legittimate ad impartire direttive in merito al risultato della valutazione».

Nella perizia si fa riferimento allo scopo della valutazione e alla partecipazione del sig. Aarsheim e di un altro membro dell'OPAK al sopralluogo della proprietà. Viene inoltre allegata una spiegazione dettagliata del metodo applicato. Al riguardo, l'Autorità non ritiene vi sia alcuna ragione di dubitare che il perito estimatore abbia svolto l'incarico assegnatogli in piena indipendenza e conformemente agli orientamenti di cui sopra.

Valutazione del valore di mercato sulla base di indicatori e di norme di valutazione generalmente riconosciuti.

La guida definisce «valore di mercato» il «prezzo a cui i terreni e i fabbricati potrebbero essere venduti con contratto privato tra un venditore ed un compratore, entrambi in condizioni di uguaglianza, alla data della valutazione, presumendosi che il bene formi oggetto di un'offerta pubblica sul mercato, che le condizioni di mercato ne consentano la vendita regolare e che un periodo normale, tenuto conto della natura del bene, sia disponibile per le trattative di vendita».

La perizia dell'OPAK si basa, tra l'altro, sulle seguenti ipotesi:

- che il proprietario intenda vendere;
- che la proprietà possa essere liberamente messa in vendita sul mercato per un periodo di tempo normale;
- che non si prendano in considerazione acquirenti disposti a pagare prezzi eccessivamente elevati in ragione di propri «interessi speciali»;

[...]

- che la valutazione sia effettuata conformemente alle normali procedure di valutazione dell'OPAK e ai corsi per la valutazione erogati dall'UiS.

⁽³⁸⁾ Orientamenti relativi agli elementi di aiuto di Stato connessi alle vendite di terreni e fabbricati da parte di pubbliche autorità, sezione 2.2, lettere da a) a c).

⁽³⁹⁾ Osservazioni della Norvegia sulla decisione dell'Autorità di avviare una procedura, doc. n. 466024 pag. 8, allegato 5 (CV).

Dato che l'immobile ubicato sulla proprietà è inagibile e destinato alla demolizione, l'OPAK ha stimato il valore degli appezzamenti come se si trattasse di terreni non edificati. La metodologia applicata, denominata «metodo del costo del terreno», viene illustrata come segue:

«La valutazione della proprietà dipende dalla destinazione d'uso prevista e dal potenziale edificatorio, inclusi gli utili previsti. Un parametro diretto a tal fine è quello del costo del terreno, vale a dire la differenza fra il valore di mercato della proprietà pienamente edificata e quello della costruzione nel suo complesso, inclusi i margini di profitto ma escluso il costo del terreno, divisa per il numero di metri quadri della superficie calpestabile, ad esclusione dei locali seminterrati»⁽⁴⁰⁾. Inoltre, la relazione spiega che il costo del terreno dipende dalla richiesta di immobili in quell'area, dai costi di edificazione e dalle disposizioni del piano regolatore vigente. Ai fini della valutazione si considerano altresì le precedenti vendite di terreni simili nella stessa zona.

Sulla base di questo metodo, l'OPAK ha stimato un prezzo di vendita pari a 3,2 milioni di NOK.

In una precedente decisione, relativa alla vendita dell'immobile della biblioteca universitaria di Oslo, l'Autorità aveva ritenuto accettabile l'utilizzo del metodo del costo del terreno per appezzamenti di terreno non edificati.⁽⁴¹⁾ D'altro canto, l'Associazione dei periti estimatori norvegesi (NTF), dà la priorità nel suo sito web⁽⁴²⁾ ad altri metodi, come il metodo della capitalizzazione netta, il metodo del flusso di cassa e il metodo del valore tecnico. Tuttavia, tali metodi presuppongono l'esistenza di un immobile sul terreno. Essendo l'immobile sulla proprietà in questione inagibile, l'Autorità ritiene che il metodo del costo del terreno sia un metodo di valutazione ammissibile per i tre appezzamenti in esame.

Lo svantaggio economico delle obbligazioni speciali

Secondo la guida, «obbligazioni speciali legate ai terreni e fabbricati e non all'acquirente o alle sue attività economiche possono essere collegate alla vendita, a fini di tutela dell'interesse pubblico, a condizione che tutti i potenziali acquirenti siano tenuti ad adempiere tale obbligazione e siano di massima in grado di farlo, indipendentemente dal settore di affari in cui operano o dal fatto di operare in qualche settore di affari. Gli svantaggi economici derivanti da tali obbligazioni dovrebbero essere valutati separatamente da periti estimatori indipendenti e possono dar luogo a compensazione attraverso una riduzione del prezzo di vendita».

L'Autorità ritiene che l'obbligazione di costruire un parcheggio sotterraneo rappresenti siffatta obbligazione speciale non legata all'acquirente. Inoltre, i costi per la demolizione dell'immobile inagibile possono essere stimati e dar luogo a compensazione, applicando gli stessi principi.

⁽⁴⁰⁾ Valutazione dell'OPAK degli appezzamenti nn. 1/152, 1/301 e 1/630 (allegato 3 al doc. n. 466024).

⁽⁴¹⁾ Decisione n. 170/05/COL dell'Autorità, del 29 giugno 2005, relativa alle vendite di proprietà pubbliche – immobile della biblioteca dell'Università e parte delle proprietà adiacenti ad Oslo.

⁽⁴²⁾ <http://www.ntf.no/naring.aspx>

Per quanto concerne l'obbligazione di costruire i posti macchina sotterranei, la stima dei costi si è basata sugli orientamenti delle autorità pubbliche e di un istituto indipendente d'ingegneria⁽⁴³⁾, che impongono una dimensione pari a 25 m² per posto macchina, e sull'esperienza maturata in materia di costi di costruzione di parcheggi sotterranei. L'OPAK asserisce che questo metodo di calcolo dei costi costituisce la normale pratica di settore. Su questa base, l'OPAK determina un prezzo di 130 000 NOK per posto macchina, vale a dire 8 450 000 NOK per 65 posti macchina, al netto dell'IVA e dei costi del terreno.

I costi di demolizione, inclusi gli oneri per la raccolta e lo smaltimento dei detriti, sono stati stabiliti sulla base dell'esperienza acquisita nell'esecuzione di simili opere di demolizione. L'OPAK stima che tali costi possano ammontare a 150 000 NOK.

L'Autorità ricorda che mentre è tenuta a valutare il contenuto dei pareri di esperti presentati da terzi, non è invece tenuta a incaricare propri consulenti esterni⁽⁴⁴⁾. Avendo esaminato i calcoli dei costi effettuati da un perito indipendente provvisto di adeguate competenze tecniche nell'ambito della stima del valore della proprietà in questione e sulla base del sopralluogo effettuato in loco, l'Autorità è del parere che tali calcoli siano conformi alla guida sugli aiuti di Stato. Il costo stimato può, quindi, dar luogo a compensazione attraverso una riduzione del prezzo di vendita.

2.2. CONCLUSIONI SULL'ELEMENTO DI AIUTO DI STATO NELLA VENDITA DEGLI APPEZZAMENTI NN. 1/152, 1/301 E 1/630 A GRUNNSTEINEN AS

Sulla base della citata stima dell'OPAK, l'Autorità conclude che poiché gli svantaggi economici dell'obbligazione di costruzione dei posti macchina sotterranei e il costo della demolizione dell'immobile inagibile ammonterebbero in totale a 8,6 milioni di NOK e il valore della proprietà è stimato in 3,2 milioni di NOK, l'operazione non conferisce alcun vantaggio economico a Grunnsteinen AS. Dal momento che il valore negativo degli svantaggi economici supera significativamente il valore positivo della proprietà, tale conclusione non è influenzata da alcun margine d'errore ragionevole, né dal fatto che l'OPAK dichiara che la valutazione di tali proprietà è effettivamente incerta.

L'Autorità osserva comunque che la differenza tra il valore dell'obbligazione assunta da Grunnsteinen e il valore della proprietà è così significativa da far supporre che il valore di mercato stimato dall'OPAK potrebbe essere incerto. Ciononostante, data la notevole discrepanza tra i due valori, anche una revisione sostanziale dei valori individuati dall'OPAK non porterebbe alla conclusione che Grunnsteinen abbia beneficiato di un vantaggio.

Alla luce di quanto precede, l'Autorità conclude che la cessione degli appezzamenti nn. 1/152, 1/301 e 1/360 a Grunnsteinen non comporta aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

⁽⁴³⁾ Norges byggeforskningsinstitutt e Statens vegvesen.

⁽⁴⁴⁾ Causa T-274/01 *Valmont contro Commissione* [2004] Racc. II-3145, paragrafo 72.

3. LA VENDITA DELL'APPEZZAMENTO N. 4/165 A BRYNE INDUSTRIPARK AS

Nella decisione di avviare il procedimento di indagine formale, l'Autorità esprimeva dubbi sul fatto che il prezzo di 4700000 NOK per una proprietà di 56 000 m² riflettesse il valore di mercato. I dubbi dell'Autorità si basavano, tra l'altro, sul fatto che il comune aveva affermato che la proprietà era stata ceduta al prezzo di costo, politica successivamente abbandonata in quanto si riteneva che portasse alla vendita dei terreni a prezzi eccessivamente bassi. Inoltre, non essendo stata effettuata alcuna stima del valore della proprietà, l'Autorità non era convinta dal raffronto con la vendita di altre proprietà nella regione.

In risposta all'ingiunzione dell'Autorità di fornire informazioni contenuta nella decisione di avvio dell'indagine formale, le autorità norvegesi hanno presentato una stima del valore della proprietà effettuata dall'OPAK. Pertanto, occorre valutare se la stima presentata soddisfa i requisiti fissati nella guida dell'Autorità.

3.1. VALUTAZIONE DELLA PERIZIA DELL'OPAK

Secondo la guida sugli aiuti di Stato dell'Autorità, il valore di mercato della proprietà deve essere definito da un perito estimatore di indubbia onorabilità che svolga il suo compito in modo indipendente, sulla base di indicatori di mercato e di norme di valutazione generalmente riconosciuti.

Perito estimatore di indubbia onorabilità

Le competenze e la reputazione dell'OPAK, e del sig. Aarsheim in particolare, sono state oggetto di precedente valutazione. Alla luce di tale valutazione, l'Autorità ritiene che anche la perizia sull'appezzamento n. 4/165 sia stata effettuata da un perito estimatore di indubbia onorabilità.

Indipendenza del perito estimatore

L'Autorità non ha ravvisato alcuna indicazione di un eventuale difetto di indipendenza del perito estimatore. Il sig. Aarsheim opera per una nota società di valutazioni immobiliari priva di legami formali con il comune. La perizia definisce, inoltre, lo scopo della valutazione, conferma che il sig. Aarsheim ha effettuato un sopralluogo sulla proprietà e descrive dettagliatamente il metodo applicato. Su questa base, l'Autorità non ha ragione di dubitare che la valutazione sia stata condotta con piena indipendenza da qualsivoglia indicazione da parte del comune relativamente al risultato della stessa.

Valutazione del valore di mercato sulla base di indicatori e di norme di valutazione generalmente riconosciuti.

Come già ricordato, l'OPAK basa le proprie valutazioni su una serie di ipotesi, tra cui l'ipotesi che il venditore sia intenzionato a vendere e l'ipotesi che la proprietà possa essere messa in vendita per un congruo periodo di tempo.

L'OPAK ha stimato il valore della proprietà sulla base del fatto che essa non era soggetta a un piano regolatore, ma solo ad una generica destinazione d'uso industriale. Infatti, una proposta di piano regolatore che destinava la zona ad usi industriali era stata ritirata prima della stipula del contratto a causa delle obiezioni sollevate dall'Amministrazione delle strade pubbliche.⁽⁴⁵⁾ Successivamente, secondo quanto riferito dall'OPAK, è stato adottato un altro piano regolatore che differiva sostanzialmente dalla precedente proposta, in quanto l'area veniva adibita ad attività sportive e non più ad uso industriale.

La perizia definisce il valore di vendita come «il prezzo che vari acquirenti potenziali e indipendenti interessati all'acquisto della proprietà sono disposti a pagare alla data della valutazione.» A differenza di quanto avvenuto per la valutazione delle proprietà cedute a Grunnsteinen, nel caso di Hålandsmarka l'OPAK non ha applicato il metodo del costo del terreno, né alcuno dei metodi suggeriti dall'NTF per la valutazione degli immobili. Il prezzo è stato invece stabilito attraverso un'analisi comparativa con appezzamenti analoghi venduti nella zona (valori di vendita comparativi).

L'OPAK afferma che i prezzi raffrontabili nella zona vanno da 80 NOK/m² (vendita fra un privato e il comune) a 115 NOK/m² (vendita fra privati). Il perito estimatore fa inoltre riferimento a una decisione di rivalutazione nel comune di Stavanger, ove è stato fissato il prezzo di 140 NOK/m² per lotti edificabili residenziali in posizione centralissima. Secondo l'OPAK, l'analisi comparativa porterebbe a fissare un prezzo di circa 90 NOK/m² per la zona industriale in esame. Alla luce delle fluttuazioni del mercato, l'OPAK suggerisce un intervallo di prezzo di mercato tra 80 e 100 NOK/m² ovvero fra 4 510 000 e 5 636 000 NOK per l'intera area. Pertanto, l'OPAK stima un valore di vendita intermedio all'interno del suddetto intervallo, di circa 5 100 000 NOK.

Nella decisione di avvio del procedimento, l'Autorità esprimeva dubbi sulla scelta di affidarsi al confronto effettuato dal comune con i prezzi di altre proprietà della zona, anche perché pareva che, nonostante le obiezioni sollevate dall'Amministrazione delle strade pubbliche, il piano regolatore fosse già stato adottato e che, pertanto, non fosse corretto confrontare il terreno con aree prive di piano regolatore. Tuttavia, le autorità norvegesi hanno precisato, nelle proprie osservazioni sulla decisione di avviare il procedimento, che le obiezioni sollevate dall'Amministrazione delle strade pubbliche erano note al momento della vendita e che, di conseguenza, non vi era di fatto alcun piano regolatore. Il piano regolatore per la zona fu adottato solo nell'agosto 2007, cioè due anni dopo la vendita, destinando l'area ad uso sportivo. Per quanto la successiva sequenza degli eventi non fosse nota alle parti al momento dell'operazione, questi fatti avvalorano la conclusione che il ritiro del piano regolatore originario fosse reale e che fossero prevedibili delle modifiche significative.

Pertanto, l'Autorità ritiene che i presupposti su cui si basa la perizia dell'OPAK, vale a dire l'assenza di un piano regolatore applicabile al momento della vendita, siano ammissibili.

⁽⁴⁵⁾ Articolo 1, sezione 3, dell'accordo di vendita, doc. n. 428860.

Per quanto concerne il metodo di valutazione applicato dall'OPAK, l'Autorità osserva che il metodo del confronto dei valori di vendita sembra essere meno accurato di altri metodi descritti dall'NTF, in quanto dà minore importanza alle caratteristiche e all'uso previsto della proprietà. D'altro canto, l'Autorità comprende dalle valutazioni dell'OPAK che il metodo del costo del terreno, in quanto strettamente legato allo sfruttamento massimo consentito, non può essere utilizzato agevolmente in assenza di un piano regolatore. A questo riguardo, si noti che anche l'NTF include i valori di vendita comparativi tra i metodi ammissibili per la valutazione dei terreni industriali.⁽⁴⁶⁾

Alla luce di quanto precede, l'Autorità ritiene che la perizia dell'OPAK sia basata su indicatori e norme di valutazione generalmente riconosciuti.

3.2. CONCLUSIONI SULL'ELEMENTO DI AIUTO DI STATO NELLA VENDITA DELL'APPEZZAMENTO N. 4/165 A BRYNE INDUSTRIAL PARK

Il prezzo della vendita a Bryne Industripark ammontava a 4 700 000 NOK. Tale prezzo si colloca nella fascia bassa dell'intervallo di prezzi definito dall'OPAK (da 4 510 000 a 5 636 000 NOK) ed è leggermente inferiore al valore di vendita stimato pari a 5 100 000 NOK.

Secondo quanto sancito dalla giurisprudenza del Tribunale di primo grado, l'Autorità, nell'esaminare le stime di valore fornite nel corso di un procedimento sugli aiuti di Stato concernenti la vendita di terreni e di fabbricati da parte delle autorità pubbliche, deve «determinare se [il prezzo di vendita] non si discosti a tal punto da dover eventualmente concludere che esiste un'agevolazione»⁽⁴⁷⁾ (corsivo aggiunto). Inoltre, l'operazione in questione riguarda un terreno non edificato e non soggetto a piano regolatore, il cui valore, a detta dell'OPAK, non può essere stabilito con certezza. Pertanto, il reale valore di mercato della proprietà potrebbe anche attestarsi nella fascia più bassa dell'intervallo di prezzi definito dall'OPAK, che corrisponderebbe al prezzo effettivamente pagato da Bryne Industripark. Alla luce di quanto precede, l'Autorità conclude di non poter stabilire che la vendita della proprietà abbia conferito un vantaggio a Bryne Industripark ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato.

Pertanto, l'operazione non implica la concessione di un aiuto di Stato a Bryne Industripark ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.

4. LA VENDITA DEGLI APPEZZAMENTI NN. 2/70 E 2/32 (STADIO DI BRYNE) A BRYNE FK

Nella decisione di avviare il procedimento d'indagine formale, l'Autorità esprimeva dubbi in merito al fatto che la cessione a titolo gratuito a Bryne FK si fosse svolta a condizioni di mercato. Inoltre, l'Autorità riteneva che Bryne FK, sulla base delle

informazioni disponibili all'epoca, potesse verosimilmente rientrare nella definizione di impresa ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato, in quanto conduceva attività economiche in grado di influire sugli scambi all'interno del SEE. Su questa base, l'Autorità aveva adottato una posizione preliminare secondo cui era possibile che la vendita avesse comportato il ricorso a risorse statali, avesse conferito un vantaggio a un'impresa e quindi potesse incidere sugli scambi all'interno del SEE.

Nel corso del procedimento di indagine formale, l'Autorità ha ricevuto nuove informazioni.

Nelle loro osservazioni sulla decisione di avviare un procedimento di indagine formale e in risposta all'ingiunzione dell'Autorità di fornire informazioni, le autorità norvegesi hanno presentato una stima del valore degli appezzamenti ceduti, nonché ulteriori informazioni sulla struttura organizzativa della società di calcio al momento dell'operazione. Per quanto concerne la struttura organizzativa, è stato precisato che la società di calcio era composta da due entità, segnatamente Bryne ASA e Bryne FK.

4.1. RISORSE STATALI

L'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE prevede che una misura, per poter essere considerata un aiuto di Stato, debba essere concessa dallo Stato o tramite risorse statali.

L'Autorità ricorda che, secondo una costante giurisprudenza, il concetto di aiuto è più ampio di quello di sovvenzione. Esso vale a designare non soltanto prestazioni positive, ma anche interventi i quali, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa e che di conseguenza, senza essere sovvenzioni in senso stretto, ne hanno la stessa natura e producono identici effetti⁽⁴⁸⁾. Anche la perdita di introiti da parte dello Stato a seguito di una vendita a valori di mercato rientra nella nozione di risorse statali.

Pertanto, al fine di stabilire se siano state implicate risorse statali nella vendita degli appezzamenti nn. 2/70 e 2/32 a Bryne FK, se ne dovrà determinare il valore di mercato. Qualora il comune li avesse venduti a un prezzo inferiore al loro valore di mercato, si sarebbe in presenza di un utilizzo di risorse statali sotto forma di mancato guadagno.

Le autorità norvegesi hanno presentato una stima, effettuata dall'OPAK, del valore del terreno su cui sorge lo stadio. Come già osservato in precedenza, la stima del valore deve essere esaminata in riferimento alla guida dell'Autorità.

⁽⁴⁶⁾ Cfr. nota 42.

⁽⁴⁷⁾ Causa T-274/01 *Valmont*, di cui sopra, paragrafo 45, e cause riunite T-127/99, T-129/99 e T-148/99 *Diputación Foral de Alava* [2002], Racc. II-1275, paragrafo 85.

⁽⁴⁸⁾ Cfr. in particolare, causa C-143/99 *Adria-Wien Pipeline e Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* [2001] Racc. I-8365, paragrafo 38; causa C-501/00 *Spagna contro Commissione* [2004] Racc. I-6717, paragrafo 90 e causa C-66/02 *Italia contro Commissione* [2005] Racc. I-0000, paragrafo 77.

Perito estimatore indipendente dall'indubbia onorabilità

Nella valutazione della perizia, l'Autorità osserva che la stima è stata effettuata dallo stesso perito estimatore, l'OPAK, nella persona del sig. Aarsheim. L'Autorità ha già concluso che l'OPAK e il sig. Aarsheim soddisfano i requisiti della guida in materia di indubbia onorabilità del perito estimatore. Inoltre, l'Autorità non ha alcun motivo di ritenere che il sig. Aarsheim non fosse indipendente nello svolgimento della valutazione.

Valutazione del valore di mercato sulla base di indicatori e di norme di valutazione generalmente riconosciuti.

Alla luce della natura speciale della proprietà in esame, è necessario esaminare dettagliatamente il metodo applicato, al fine di determinare se la valutazione sia stata effettuata sulla base di indicatori e norme di valutazione generalmente riconosciuti.

Innanzitutto, la valutazione riporta una descrizione delle strutture per l'utilizzo attuale del terreno, vale a dire un campo di calcio, una pista di atletica, campi per l'allenamento, spalti e palestre. L'area è destinata ad attività sportive dal piano regolatore in vigore, emanato il 28 ottobre 1997. L'OPAK afferma preliminarmente che la stima del valore del terreno si dovrebbe basare sugli usi consentiti per quel terreno. Tuttavia, l'OPAK ritiene che poiché il terreno è già occupato da impianti sportivi e, quindi, non vi è alcuna possibilità di edificare, è necessario applicare una diversa metodologia. Poiché lo stadio ha beneficiato di fondi provenienti dagli introiti dei giochi gestiti dallo Stato ⁽⁴⁹⁾, l'OPAK fa riferimento alle condizioni per l'erogazione di tali fondi, che prevedono che gli impianti debbano restare aperti e in funzione per 40 anni, pena l'obbligo di restituzione dei fondi. Inoltre, per poter stabilire il valore del terreno secondo un diverso piano regolatore, sarebbe necessario conoscere le condizioni. Alla luce di quanto precede, l'OPAK conclude che lo stadio possa essere valutato soltanto come proprietà per lo sviluppo di impianti sportivi. La valutazione si basa, quindi, sul confronto con il valore di altri terreni industriali ceduti nella zona a cui viene applicata una deduzione per via dell'assenza, nell'attuale piano regolatore, di zone commerciali produttrici di redditi. L'OPAK conclude che il prezzo di mercato si attesterebbe fra 2 385 000 e 2 915 000 NOK e stima 2 650 000 NOK come valore di vendita.

L'Autorità osserva, innanzitutto, che la valutazione non si basa su nessuno dei metodi raccomandati dall'Associazione dei periti estimatori norvegese, né si basa su un confronto diretto con proprietà analoghe.

Tuttavia, l'Autorità riconosce che uno stadio di calcio costituisce una tipologia particolare di proprietà che non si presta facilmente ad un confronto diretto con altri tipi di proprietà. Inoltre,

l'Autorità ritiene che, data l'assenza di un piano regolatore alternativo e lo svantaggio economico risultante dall'obbligo di rimborso nell'eventualità di riclassificazione urbanistica, la stima del valore basata sull'attuale piano regolatore parrebbe riflettere al meglio il valore dei terreni effettivamente ceduti. Infine, l'Autorità riconosce la difficoltà di stima del valore di proprietà destinate ad attività sportive che, secondo le attuali disposizioni del piano regolatore, non possono essere utilizzate come zone commerciali produttrici di redditi. In tali circostanze, l'Autorità ritiene ammissibile il metodo applicato dall'OPAK/dal sig. Aarsheim per stimare il prezzo di mercato, per quanto qualsiasi prezzo così stimato risulti, inevitabilmente, non del tutto certo. Ad esempio, l'Autorità ritiene che il valore di mercato possa essere ulteriormente ridotto dal fatto che la società di calcio aveva già in essere un contratto di locazione del terreno che, di conseguenza, costituirebbe un gravame sulla proprietà per un eventuale altro acquirente. Con tali riserve, l'Autorità ritiene che la perizia sia sufficientemente dettagliata e comprovata da indicare con un grado sufficiente di certezza il valore verosimile della proprietà.

Poiché il comune di Time ha ceduto la proprietà a Bryne FK a titolo gratuito, mentre il terreno ha un valore stimato di circa 2 650 000 NOK, l'Autorità conclude che l'operazione ha implicato l'utilizzo di risorse statali.

4.2. VANTAGGIO ECONOMICO PER UN'IMPRESA

a) Presenza di un vantaggio economico

Poiché la proprietà è stata ceduta a Bryne FK a titolo gratuito, vi è un evidente divario fra il prezzo corrisposto e il presunto valore di mercato della stessa. L'Autorità conclude, pertanto, che l'operazione conferisce a Bryne FK un vantaggio economico, in quanto la società di calcio non ha dovuto pagare per il terreno il relativo valore di mercato.

b) Qualità di impresa di Bryne FK ai fini delle norme sugli aiuti di Stato

Successivamente, occorre valutare se Bryne FK debba essere considerata un'impresa ai fini delle norme sugli aiuti di Stato. A tale scopo, si ricorda che la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dal suo status giuridico e dalle sue modalità di finanziamento; costituisce un'attività economica qualsiasi attività che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato. ⁽⁵⁰⁾

Bryne FK dispone di una squadra di professionisti o semiprofessionisti che attualmente gioca nel campionato di serie B norvegese e che, al momento dell'operazione, giocava nel campionato di serie A. Nella decisione di avviare il procedimento, l'Autorità aveva preliminarmente qualificato Bryne FK come un'impresa sulla base del fatto che alcune delle sue attività, segnatamente la vendita e l'acquisto di giocatori professionisti, la fornitura di spettacoli sotto forma di partite di calcio e la

⁽⁴⁹⁾ I fondi a valere sulle entrate dei giochi provengono dalla società statale di giochi Norsk Tipping. Secondo le norme fissate dal ministero degli Affari culturali ed ecclesiastici, tali impianti devono restare in attività per non meno di 40 anni dalla data di fine lavori. Cfr. l'opuscolo «Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008», Capitolo 4.9, http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf

⁽⁵⁰⁾ Cfr. la sentenza della Corte dell'EFTA, causa E-5/07, *Private Barnehagers Landsforbund* contro *Autorità di vigilanza EFTA*, paragrafo 78, e causa C-218/00 *Cisal* [2002] Racc. I-691, paragrafo 23.

fornitura di spazi pubblicitari, sembravano essere offerte su un determinato mercato ed avere, di conseguenza, una natura economica. L'Autorità non ritiene che durante il procedimento di indagine formale siano state avanzate nuove argomentazioni in grado di modificare tali conclusioni. Pertanto, si conclude che, per quanto concerne tali attività, Bryne FK è un'impresa ai fini delle norme sugli aiuti di Stato.

Tuttavia, l'Autorità osserva che l'89 % delle attività totali di Bryne FK, stimate in base al numero di ore, concerne attività calcistiche non professionali, in particolare l'organizzazione di tali attività per bambini e giovani ⁽⁵¹⁾.

Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee, la pratica dello sport è soggetta alla legislazione SEE solo nella misura in cui costituisca un'attività economica ai sensi dell'accordo SEE. Tale legislazione si applicherebbe pertanto alle attività dei calciatori professionisti o semiprofessionisti offerte sul mercato ⁽⁵²⁾. Come osservato in precedenza, tali attività erano concentrate in seno alla società Bryne ASA. D'altro canto, le attività offerte da Bryne FK ai 600 giovani calciatori della società vengono condotte primariamente senza scopo di lucro e, in gran parte, grazie al lavoro volontario di genitori e altri ⁽⁵³⁾.

Si fa inoltre notare che secondo la prassi della Commissione europea, l'erogazione di tali attività sportive a beneficio di bambini e giovani non costituisce attività economica ai fini delle norme sugli aiuti di Stato. In una causa concernente gli aiuti pubblici alle attività sportive per giovani organizzate da società sportive professionali in Francia, la Commissione ha ritenuto che il sostegno all'educazione civica, scolastica e sportiva dei giovani possa essere considerato un compito generale spettante allo Stato nel campo dell'istruzione. Nella misura in cui tale educazione è subentrata a ciò che in precedenza veniva definita «educazione fisica», preservandone al contempo le caratteristiche generali e l'organizzazione, il sostegno in questione andrebbe a vantaggio di attività nel campo dell'istruzione e, di conseguenza, non rientrerebbe nell'ambito della concorrenza. Inoltre, alcune delle attività supportate dagli aiuti erano rivolte alla riduzione della violenza fra i tifosi e alle attività di vicinato. La Commissione ha ritenuto che tali attività potessero essere definite come un contributo all'educazione civica in senso lato. Pertanto, essa ha concluso che le misure in questione erano assimilabili alle attività educative spettanti al sistema d'istruzione nazionale, uno dei compiti generali dello Stato ⁽⁵⁴⁾.

A tale proposito, va ricordato che la Federazione calcistica della Norvegia (NFF) ha osservato che, in linea di principio, spetta al settore pubblico offrire e organizzare attività sportive per bambini e giovani nel proprio ambito locale. Le società di calcio, in

cooperazione con le autorità locali e la Federazione, si fanno carico di una responsabilità significativa nella costruzione degli impianti e nell'organizzazione di attività a tutti i livelli. Inoltre, l'NFF ha fatto presente che le autorità norvegesi hanno ripetutamente sottolineato l'efficacia del calcio come meccanismo di inclusione sociale ⁽⁵⁵⁾.

Poiché, come evidenziato dall'NFF, le società di calcio organizzano attività calcistiche per bambini e giovani, offrendo così un complemento educativo in ambito sportivo e un canale di mobilità e inclusione sociale, l'Autorità ritiene che le attività calcistiche ricreative organizzate da Bryne FK possano essere considerate un compito svolto nell'interesse generale, del tutto analogo alle attività educative. Pertanto, tali attività non costituiscono attività economiche ai sensi delle disposizioni dell'accordo SEE in materia di aiuti di Stato.

Alla luce di quanto suesposto, l'Autorità conclude che, per quanto concerne le sue attività non professionistiche, Bryne FK non può essere considerata un'impresa ai fini delle norme sugli aiuti di Stato.

c) **Assenza di vantaggio per le attività economiche della società di calcio**

La Commissione europea ha ritenuto che, laddove una società sportiva conduca attività sia di natura economica che non economica, non si configura un aiuto di Stato purché la società, a mezzo di contabilità separate, assicuri che le attività economiche non ricevano alcun vantaggio ⁽⁵⁶⁾. Pertanto, è necessario a questo punto valutare se l'acquisizione di una proprietà ad un prezzo inferiore al prezzo di mercato abbia comportato degli effettivi vantaggi per le attività economiche della società calcistica.

Innanzitutto, va ricordato che la società di calcio, al momento dell'operazione, era composta da due entità giuridiche, precisamente Bryne FK e Bryne Fotball ASA. La divisione dei compiti e le relazioni economiche fra le due entità erano sancite da un accordo di cooperazione stipulato dalle stesse nel 2000.

Secondo quanto stabilito nell'accordo di cooperazione tra le due entità, Bryne Fotball ASA era responsabile della conduzione di attività economiche quali i contratti di sponsorizzazione, la vendita di diritti radiotelevisivi, la concessione di spazi pubblicitari all'interno dello stadio, la commercializzazione e concessione di licenze su prodotti ufficiali per la tifoseria, lo sfruttamento commerciale dell'immagine dei giocatori, del nome e del logo della società, la vendita dei biglietti delle partite disputate in casa e i contratti relativi alle lotterie (articolo 2.1).

⁽⁵¹⁾ Doc. n. 485026 (osservazioni di terzi presentate da Bryne FK).

⁽⁵²⁾ Causa 13-76, *Donà contro Mantero* [1976] Racc. 1333, paragrafo 12.

⁽⁵³⁾ Doc. n. 485026 (osservazioni di terzi presentate da Bryne fotballklubb).

⁽⁵⁴⁾ Caso N 118/00 *Subventions publiques aux clubs sportifs professionnels* (Francia).

⁽⁵⁵⁾ Doc. n. 484855, osservazioni di terzi presentate dalla Federazione calcistica della Norvegia, del 3 luglio 2008.

⁽⁵⁶⁾ Cfr. la decisione della Commissione nel caso N 118/00, di cui sopra.

Bryne FK, dal canto suo, era responsabile di tutte le attività sportive, inclusi gli allenamenti e le partite, di tutti i compiti ufficiali previsti dal regolamento sportivo dell'NFF, di attività di raccolta fondi a favore del settore non professionistico della società di calcio e della gestione dello stadio, fatta eccezione per la pubblicità.

Sebbene Bryne FK fosse formalmente il datore di lavoro dei giocatori professionisti e del personale tecnico, nonché la parte contraente ufficiale nei contratti di vendita, acquisto e prestito di giocatori, tutti gli obblighi finanziari connessi a tali operazioni⁽⁵⁷⁾ ricadevano su Bryne Fotball ASA, la quale avrebbe incamerato tutti gli utili al netto delle spese (articolo 4.2) e che era responsabile dell'assunzione e della retribuzione del personale amministrativo (articolo 5.1).

Sempre ai sensi dell'accordo, la gestione dello stadio spettava a Bryne FK. Bryne Fotball ASA avrebbe corrisposto a Bryne FK la cifra di 150 000 NOK l'anno per l'utilizzo dello stadio in generale e 10 000 NOK per ciascuna partita ufficiale (articolo 4.2). Bryne Fotball ASA avrebbe anche corrisposto a Bryne FK un canone annuo per i diritti di sfruttamento del nome e del logo della squadra e per lo sfruttamento commerciale dell'immagine dei giocatori (articolo 4.3). Inoltre, ogni qualvolta la squadra professionistica avesse utilizzato beni di Bryne FK, come lo stadio e il nome e il logo della società di calcio, questa avrebbe ricevuto un corrispettivo. Nella documentazione presentata all'Autorità, Bryne FK ha definito quest'ultimo elemento come un premio di mercato, ma non ha fornito alcuna documentazione relativa alla modalità di calcolo di tale premio.

In virtù dell'accordo di cooperazione, si può affermare che Bryne FK svolgeva alcune attività di raccolta fondi aggiuntive, in particolare l'affitto dello stadio e del proprio nome e logo a Bryne Fotball ASA. Queste attività sono di natura tale che, in linea di principio, potrebbero avere luogo in un determinato mercato in concorrenza con altri operatori, rientrando così nella definizione di attività economica. Tuttavia, nella fattispecie, l'effetto del pagamento da parte della società a responsabilità limitata per l'uso dello stadio e del nome e del logo della società di calcio era di assicurare che nessun finanziamento inteso a favore delle attività calcistiche ricreative andasse a vantaggio delle attività calcistiche professionistiche. Pertanto, i ricavi che Bryne FK otteneva grazie a tale accordo sembrano essere stati riconvogliati nelle attività calcistiche non professionistiche condotte da Bryne FK.

Come precedentemente illustrato, tutti i costi relativi alla squadra professionistica erano a carico di Bryne Fotball ASA, che era inoltre tenuta a versare un compenso a Bryne FK per ogni utilizzo dei beni di quest'ultima da parte della squadra professionistica. Inoltre, tutte le attività commerciali (come la pubblicità, ecc.) relative alla squadra di calcio professionistica venivano

svolte in seno a Bryne Fotball ASA⁽⁵⁸⁾. Come già ricordato, ai sensi dell'accordo stipulato con il comune di Time, il terreno dello stadio è stato ceduto a Bryne FK e non a Bryne Fotball ASA. Alla luce di tali circostanze, l'Autorità è del parere che l'accordo di cooperazione sia tale da garantire che eventuali aiuti concessi a Bryne FK non siano andati a vantaggio delle attività di calcio professionistico o di qualsivoglia attività commerciale correlata, poiché la contabilità di tali attività era separata da quella di Bryne FK.

Inoltre, l'Autorità osserva che Bryne FK ha dichiarato che tutte le sue attività, 89 % delle quali sono non professionistiche, si svolgono nella proprietà in cui sorge lo stadio. Ciò significa che la proprietà è utilizzata primariamente per le attività essenziali della società di calcio, cioè l'offerta di attività calcistiche ricreative alla comunità locale, soprattutto bambini e giovani.

In tali circostanze, l'Autorità ritiene che le attività produttive di reddito di Bryne FK abbiano un evidente carattere strumentale e accessorio rispetto agli scopi principali della società di calcio⁽⁵⁹⁾.

Inoltre, per quanto attiene specificamente all'affitto dello stadio, l'Autorità osserva che detto stadio ha una capienza limitata e non è ubicato in un grande centro urbano. Pertanto, si può ritenere che l'utilizzo dello stadio non sarebbe di particolare interesse per soggetti diversi da Bryne Fotball ASA, produrrebbe ricavi modesti e, di conseguenza, rivestirebbe scarso interesse per eventuali investitori privati in cerca di investimenti redditizi. Un ulteriore elemento importante, in quanto la perizia dell'OPAK indica specificamente che lo stadio non è dotato di aree commerciali, è che l'area dello stadio non è in concorrenza con i centri commerciali o direzionali della regione.

Nella primavera del 2004, cioè circa sei mesi dopo l'operazione, Bryne Fotball ASA ha cessato l'attività e le sue attività professionali sono state cedute a Bryne FK. Inoltre, Bryne FK ha confermato che la società di calcio non tiene contabilità separate per i vari tipi di attività che conduce al suo interno.

⁽⁵⁸⁾ Ai sensi dell'accordo di cooperazione allora vigente Bryne Fotball ASA, e non Bryne FK, era il soggetto responsabile dei contratti di sponsorizzazione, della vendita dei diritti radiotelevisivi, della fornitura di spazi pubblicitari all'interno dello stadio, della vendita e concessione di licenze su prodotti ufficiali per la tifoseria e dello sfruttamento commerciale dell'immagine dei giocatori, del nome e del logo della società. Inoltre, Bryne Fotball ASA si occupava della biglietteria durante le partite della squadra disputate in casa. Per quanto concerne l'acquisto e la vendita dei giocatori professionisti, per quanto elencati tra i compiti e le responsabilità di Bryne FK di cui all'articolo 2.5 dell'accordo, era Bryne Fotball ASA a occuparsi del pagamento del prezzo d'acquisto dei giocatori e dei loro stipendi. Pertanto, si ritiene che, al momento dell'operazione in questione, le attività qualificate dall'Autorità come attività di natura economica e suscettibili di incidere sugli scambi e falsare la concorrenza all'interno del SEE fossero svolte in seno a Bryne Fotball ASA.

⁽⁵⁹⁾ Commissione europea, caso N 558/2005 – Sostegno allo stabilimento di attività professionali (Polonia). Inoltre nel caso N 234/2007 Promozione della ricerca, dello sviluppo e dell'innovazione (Spagna), la Commissione ha stabilito al paragrafo 38 che gli organismi di ricerca che non svolgono precipuamente attività economiche possono effettuare attività di ricerca per conto di imprese dietro compenso, senza per questo rientrare nella definizione di imprese ai fini della normativa sugli aiuti di Stato.

⁽⁵⁷⁾ Tali obblighi concernono, in particolare, il pagamento del prezzo di acquisto dei giocatori e di stipendi ed altri emolumenti a giocatori, allenatori e personale di supporto. La società a responsabilità limitata aveva anche il compito di versare i contributi previdenziali dei dipendenti e di coprire tutte le spese di acquisto e manutenzione delle attrezzature; si occupava, inoltre, dei ritiri di allenamento, dei costi di viaggio sostenuti in occasione delle partite in trasferta e dei ritiri e dell'affitto di campi da gioco e di sedi.

Poiché la cessione di una proprietà è un'operazione isolata, la valutazione di cui sopra si basa sulla struttura della società di calcio al momento della vendita. Una valutazione della possibile estensione degli effetti dell'operazione alle attività economiche della società di calcio a seguito della fusione sarebbe giustificata in presenza di qualsivoglia indizio che il corso degli eventi fosse effettivamente volto a eludere le norme sugli aiuti di Stato, incanalando il vantaggio economico tramite un'entità non economica. Nel caso in esame, l'Autorità non ha individuato alcun elemento che possa indicare che la successiva fusione tra Bryne FK e Bryne Fotball ASA fosse già programmata al momento della cessione della proprietà o in qualsivoglia modo legata all'acquisizione del terreno da parte della società di calcio o altrimenti intesa ad aggirare le norme SEE sugli aiuti di Stato.

L'Autorità conclude, pertanto, che l'agevolazione concessa a Bryne FK tramite la cessione del terreno su cui sorge lo stadio non ha conferito un vantaggio alle attività economiche della società di calcio.

4.3. CONCLUSIONI SULLA CESSIONE DEGLI APPEZZAMENTI NN. 2/70 E 2/32 A BRYNE FK

Alla luce di quanto precede, l'Autorità conclude che la cessione degli appezzamenti a Bryne KF non ha comportato aiuti di stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'Accordo SEE.

5. CONCLUSIONI

Sulla base delle valutazioni di cui sopra, l'Autorità conclude che non può essere dimostrato per nessuna delle tre operazioni oggetto della presente decisione che sia stato concesso un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, dell'accordo SEE.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'Autorità di vigilanza EFTA ritiene che la cessione da parte del comune di Time degli appezzamenti nn. 1/151, 1/301, 1/630 (a Grunnsteinen), n. 4/165 (a Bryne Industripark AS) e nn. 2/72 e 2/32 a Bryne FK non ha costituito un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 61 dell'accordo SEE.

Articolo 2

Il Regno di Norvegia è destinatario della presente decisione.

Articolo 3

Il testo in lingua inglese è il solo facente fede.

Fatto a Bruxelles, il 23 luglio 2009.

Per l'Autorità di vigilanza EFTA

Per SANDERUD
Presidente

Kristján A. STEFÁNSSON
Membro del Collegio

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2011 (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 + DVD 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, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, 1 edizione 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 sono temporaneamente non 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 DVD 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.

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

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