

Gazzetta ufficiale

C 194

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

60° anno

17 giugno 2017

Sommario

II Comunicazioni

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

Commissione europea

2017/C 194/01	Comunicazione della Commissione — Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio— Oneri di servizio pubblico (OSP)	1
2017/C 194/02	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso M.7746 — Teva/Allergan Generics) ⁽¹⁾	29
2017/C 194/03	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso M.8503 — Goldman Sachs/Eurazeo/Dominion Web Solutions) ⁽¹⁾	29

IV Informazioni

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

Consiglio

2017/C 194/04	Decisione del Consiglio, dell'8 giugno 2017, relativa al rinnovo del consiglio di direzione del Centro europeo per lo sviluppo della formazione professionale	30
---------------	---	----

Commissione europea

2017/C 194/05	Tassi di cambio dell'euro	32
---------------	---------------------------------	----

IT

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

2017/C 194/06	Decisione di esecuzione della Commissione, del 15 giugno 2017, relativa alla pubblicazione nella <i>Gazzetta ufficiale dell'Unione europea</i> della domanda di modifica del disciplinare di una denominazione del settore vitivinicolo di cui all'articolo 105 del regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio [Almansa (DOP)]	33
2017/C 194/07	Decisione di esecuzione della Commissione, del 16 giugno 2017, relativa alla pubblicazione nella <i>Gazzetta ufficiale dell'Unione europea</i> della domanda di modifica del disciplinare di una denominazione del settore vitivinicolo a norma dell'articolo 105 del regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio [Méntrida (DOP)]	41

V Avvisi

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

Commissione europea

2017/C 194/08	Notifica preventiva di concentrazione (Caso M.8505 — NN Group/ATP/Hotel) — Caso ammissibile alla procedura semplificata ⁽¹⁾	47
2017/C 194/09	Notifica preventiva di concentrazione (Caso M.8508 — Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3) — Caso ammissibile alla procedura semplificata ⁽¹⁾	48
2017/C 194/10	Notifica preventiva di concentrazione (Caso M.8495 — Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business) — Caso ammissibile alla procedura semplificata ⁽¹⁾	49
2017/C 194/11	Notifica preventiva di concentrazione (Caso M.8435 — FMC/DuPont Divestment Business) ⁽¹⁾	50
2017/C 194/12	Notifica preventiva di concentrazione (Caso M.8526 — CPPIB/BTPS/Milton Park) — Caso ammissibile alla procedura semplificata ⁽¹⁾	51

ALTRI ATTI

Commissione europea

2017/C 194/13	Pubblicazione di una domanda di modifica ai sensi dell'articolo 50, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari	52
---------------	--	----

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

II

(Comunicazioni)

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

COMMISSIONE EUROPEA

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

**Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo
e del Consiglio— Oneri di servizio pubblico (OSP)**

(2017/C 194/01)

Indice

	<i>Pagina</i>
1. Introduzione	2
2. Argomenti a favore degli orientamenti	3
2.1. Il quadro giuridico	3
2.2. Necessità di chiarimenti sulle norme	3
3. Imposizione di OSP	4
3.1. Principi generali	4
3.2. Servizi e rotte ammissibili	5
3.2.1. Tipo di servizi	5
3.2.2. Tipi di rotte	5
3.2.3. Il carattere essenziale della rotta	6
3.2.4. Il raggruppamento delle rotte	7
3.2.5. Legame con il regolamento sulle bande orarie	7
3.3. Necessità e adeguatezza degli obblighi	8
3.3.1. Equilibrio rispetto alle esigenze in materia di sviluppo economico e sociale	8
3.3.2. Inadeguatezza delle modalità di trasporto alternative	8
3.3.3. Condizioni e tariffe aeree	8
3.3.4. Effetto combinato delle prestazioni di servizi di trasporto aereo	9
3.4. Tipi di obblighi	9
3.5. Obblighi di continuità	10
3.6. Conseguenze dell'imposizione di OSP	10
4. Procedure da seguire per imporre gli OSP	11
4.1. Pubblicazione di note informative nella Gazzetta ufficiale	12
5. Necessità di un riesame periodico degli OSP	12
6. Concessioni esclusive di servizi	13
6.1. Obbligo di indire una gara pubblica d'appalto	13
6.2. Ammissibilità alla presentazione di un'offerta	14
6.3. Criteri di selezione	14
6.4. Conseguenze della concessione del diritto esclusivo di operare sulla rotta	14
6.5. Riesame degli OSP e dell'esclusività al termine di ogni periodo di concessione	15

6.6.	Caso particolare: raggruppamento di rotte da aggiudicare tramite gara d'appalto	15
7.	Procedure da seguire per le gare pubbliche d'appalto	16
8.	Compensazione e legame con le norme in materia di aiuti di Stato	17
8.1.	Possibilità e importo della compensazione	17
8.2.	Legame con le norme in materia di aiuti di Stato	17
8.2.1.	Sovvenzioni pubbliche concesse per compensare obblighi di servizio pubblico	18
8.2.2.	I criteri Altmark	18
9.	Procedura di emergenza	19
10.	Procedura di gara d'appalto per gli OSP e legame con le norme in materia di appalti	20
11.	Poteri di indagine e decisionali della Commissione	21
ALLEGATO I:	Questionario realizzato dalla DG COMP e dalla DG MOVE per la notifica degli OSP alla Commissione	22
ALLEGATO II:	Estratto delle disposizioni relative agli OSP contenute nel regolamento n. 1008/2008	25

1. INTRODUZIONE

1. Il ruolo degli oneri di servizio pubblico (nel prosieguo «OSP»), ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità ⁽¹⁾ (nel prosieguo il «regolamento n. 1008/2008» o il «regolamento»), è quello di stabilire norme fisse in materia di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima per garantire l'accesso a regioni isolate o in via sviluppo, laddove uno Stato membro ritenga che gli obiettivi della politica di sviluppo regionale non saranno adeguatamente soddisfatti se lasciati esclusivamente al libero gioco delle forze di mercato, poiché il mercato di per sé non è sufficiente a fornire a queste regioni un livello accettabile di servizi aerei. Gli OSP sono pertanto un'eccezione al principio generale della libera prestazione di servizi aerei all'interno dell'UE sancito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento.
2. Nella sua comunicazione dal titolo «Una strategia per l'aviazione in Europa» ⁽²⁾, la Commissione individua le diverse esigenze dei cittadini e delle imprese dell'UE, quali l'accesso a servizi di trasporto aereo di alta qualità, e ritiene che se il mercato di per sé non è sufficiente a fornire a determinate regioni europee un livello accettabile di servizi di trasporto aereo, gli Stati membri possono prendere in considerazione di imporre oneri di servizio pubblico come strumento per garantire servizi da e verso regioni insufficientemente servite, ossia garantire la connettività dove necessario. Gli OSP possono svolgere un ruolo estremamente positivo in termini di connettività e alcuni studi dimostrano che la connettività è essenziale per le regioni dell'UE: un aumento del 10 % della connettività, come stimato nei summenzionati studi, favorisce un incremento del PIL (pro capite) di un ulteriore 0,5 % e del tasso di crescita del PIL dell'1 %, oltre a determinare un aumento complessivo della produttività del lavoro ⁽³⁾. La connettività è essenziale per la crescita, l'occupazione e la coesione sociale.
3. Ad oggi esistono 179 rotte soggette a OSP istituite a norma del regolamento n. 1008/2008 nell'UE, situate in tredici Stati membri (Cipro, Croazia, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica ceca, Spagna e Svezia) ⁽⁴⁾. La Francia ne ha il numero maggiore (40) con circa 5,7 milioni di passeggeri all'anno, il che significa che ogni cinque passeggeri nazionali uno viaggia su una rotta soggetta a OSP. In Irlanda la quota di OSP nel traffico interno è di circa il 70 %. Le rotte OSP sono in pratica prevalentemente nazionali e solo 7 di esse collegano aeroporti situati in due Stati membri diversi. Le autorità pubbliche sovvenzionano 136 delle attuali rotte OSP e si stima, in base alle informazioni a disposizione della Commissione, che la somma complessiva dei sussidi spesi ogni anno per garantirne l'operatività sia pari ad almeno 300 milioni di EUR.

⁽¹⁾ GUL 293 del 31.10.2008, pag. 3.

⁽²⁾ COM(2015) 598 final del 7.12.2015.

⁽³⁾ IntervISTAS, 2015, Economic Impact of European Airports – A Critical Catalyst to Economic Growth (Impatto economico degli aeroporti europei – Un catalizzatore essenziale per la crescita economica); PwC, 2013, Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and the economy (Analisi econometriche per dimostrare i legami tra l'aviazione e l'economia); IATA, 2007, Aviation Economic Benefits - Measuring the economic rate of return on investment in the aviation industry (Benefici economici dell'aviazione - Misurare il tasso di rendimento economico sugli investimenti effettuati nel settore dell'aviazione).

⁽⁴⁾ Anche altri Stati membri hanno manifestato il proprio interesse ad imporre un OSP. Ad esempio, in passato, la Germania ha avuto tre OSP. L'Ungheria era in procinto di imporre un OSP, quando un vettore aereo ha annunciato l'intenzione di effettuare un proprio servizio sulla rotta in questione. La Slovenia ha contattato la Commissione per questioni relative agli OSP. La Lettonia e Malta hanno rappresentanti nel gruppo di interesse relativo agli OSP nel CIRCABC (Centro risorse di comunicazione e informazione per amministrazioni, imprese e cittadini. L'accesso a tale gruppo di interesse può essere fornito alle autorità nazionali competenti). Link al sito: <https://circabc.europa.eu>.

4. Un controllo dell'idoneità del regolamento n. 1008/2008 effettuato dalla Commissione nel periodo 2011-2013 ha rilevato che le norme relative agli OSP ivi stabilite sono adatte allo scopo, ossia a garantire la connettività quando il mercato non è in grado di farlo. Sono state formulate raccomandazioni dalle parti interessate e dagli Stati membri per accrescere la cooperazione tra le autorità competenti e la Commissione e assicurare un buon livello di interazione tra le norme in materia di aiuti di Stato e le norme del regolamento sugli OSP, eventualmente anche pubblicando degli orientamenti ⁽⁵⁾.
5. Sono state adottate misure concrete per dare seguito a queste raccomandazioni. La Commissione ha creato una rete aggiornata di contatti relativi agli OSP e ha anche organizzato riunioni del comitato per l'accesso al mercato ⁽⁶⁾, in conformità con il regolamento n. 1008/2008, durante i quali i servizi della Commissione hanno illustrato la questione degli OSP e gli Stati membri si sono scambiati esperienze pratiche. È stato predisposto un semplice questionario per consentire alle autorità nazionali di comunicare agevolmente l'intenzione di imporre degli OSP. Le autorità adoperano adesso questo questionario in maniera sistematica. I servizi della Commissione avvertono gli Stati membri ex ante quando riscontrano problemi. Una nuova banca dati consente ai servizi della Commissione di recuperare i dati consolidati sugli OSP in tutta Europa.

2. ARGOMENTI A FAVORE DEGLI ORIENTAMENTI

2.1. Il quadro giuridico

6. Le condizioni e i requisiti degli OSP sono stabiliti negli articoli da 16 a 18 del regolamento n. 1008/2008 (cfr. estratto nell'allegato II ai presenti orientamenti). L'articolo 16 stabilisce i principi generali per gli OSP. Esso specifica i criteri per i requisiti di continuità e l'imposizione degli OSP, i criteri di valutazione per gli Stati membri, le norme sulla procedura di pubblicazione e sull'avvio delle operazioni nelle rotte soggette a OSP, le condizioni e le procedure per limitare l'accesso a una rotta e anche la procedura di emergenza. L'articolo 17 stabilisce come è organizzata la procedura di gara pubblica d'appalto. Esso contiene norme sul contenuto del bando di gara e sul successivo contratto, sulla procedura di pubblicazione e sulle informazioni da fornire agli offerenti, sui criteri di selezione delle offerte, sulla compensazione e le informazioni da trasmettere alla Commissione al termine della procedura di gara. Infine, l'articolo 18 contiene le norme per l'esame e la revisione delle decisioni prese ai sensi degli articoli precedenti.

2.2. Necessità di chiarimenti sulle norme

7. Il quadro giuridico dell'UE istituito dal regolamento n. 1008/2008 garantisce l'apertura, la pubblicità e la trasparenza della procedura per l'imposizione di OSP. Il monitoraggio della corretta applicazione delle norme relative agli OSP è importante per evitare eventuali abusi del sistema dovuti alle restrizioni sproporzionate della concorrenza rispetto agli obiettivi sociali ed economici perseguiti. L'obiettivo della Commissione è di consigliare e affrontare il maggior numero possibile di potenziali questioni già prima della pubblicazione della nota informativa riguardante l'OSP.
8. Al proposito si considera utile far conoscere il più possibile le valutazioni effettuate nel passato, i singoli casi, che di solito sono noti esclusivamente allo Stato membro coinvolto e alla Commissione.
9. Un altro argomento a favore dell'adozione di questi orientamenti è la mancanza, a tutt'oggi, di giurisprudenza della Corte di giustizia relativa agli OSP istituiti a norma del regolamento n. 1008/2008.
10. Nel corso di una riunione del comitato consultivo per l'applicazione della legislazione relativa all'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie svoltasi nel settembre 2015 ⁽⁷⁾ in presenza di esperti nazionali, i servizi della Commissione hanno accennato alla possibilità di fornire orientamenti sugli OSP. Gli Stati membri hanno accolto favorevolmente questa idea e convenuto che tali orientamenti potrebbero assicurare trasparenza, coerenza e chiarezza alle compagnie aeree dell'UE, agli Stati membri e alle autorità e amministrazioni regionali. Questa posizione coincide con quella espressa dalle autorità nazionali e regionali nell'ambito di precedenti scambi bilaterali. Pertanto, nella propria comunicazione sulla strategia per l'aviazione, la Commissione si è impegnata a pubblicare orientamenti per chiarire l'interpretazione e l'applicazione da parte dei servizi della Commissione delle norme e delle procedure che disciplinano gli OSP previste dal regolamento n. 1008/2008. I presenti orientamenti derivano proprio da quell'impegno. In preparazione della stesura di questi orientamenti è stata organizzata una consultazione mirata e informale nell'estate 2016 per raccogliere pareri dalle principali parti interessate.

⁽⁵⁾ Documento di lavoro dei servizi della Commissione, SWD(2013) 208 final del 6.6.2013, sezione 5.1.1.3. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm

⁽⁶⁾ Comitato consultivo per l'applicazione della legislazione relativa all'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie.

⁽⁷⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail&groupID=3118>

11. Gli orientamenti intendono spiegare l'interpretazione data dalla Commissione ai criteri indicati nel regolamento e descrivere le procedure applicabili da seguire. Inoltre, in tutto il testo sono fornite risposte alle domande più ricorrenti a cui il regolamento non fornisce una risposta esplicita. È evidente che tra i vari Stati membri alcuni conoscono molto bene le norme e la loro applicazione, mentre altri hanno un'esperienza molto limitata o nessuna esperienza nell'applicazione delle norme relative agli OSP. I chiarimenti sulle norme e sulla loro interpretazione dovrebbero facilitare l'adempimento delle norme applicabili, in particolare per chi utilizza gli OSP per la prima volta.
12. Gli orientamenti riflettono l'esperienza acquisita dalla Commissione nell'applicazione delle norme relative agli OSP come stabilite dal regolamento e tengono altresì conto delle norme in materia di aiuti di Stato previste dal diritto dell'Unione (in particolare dagli articoli 107-109 del TFUE) ⁽⁸⁾. Benché quasi ogni giorno la Commissione riceva numerose domande relative agli OSP in generale, soprattutto da parte degli Stati membri, il numero di denunce formali – tutte presentate da compagnie aeree e aeroporti – è stato molto limitato. Questi orientamenti intendono affrontare le questioni che sono state sollevate più spesso da autorità nazionali, compagnie aeree e aeroporti. Non intendono trattare tutti i provvedimenti in modo esaustivo.
13. Gli orientamenti forniscono indicazioni applicabili alla maggior parte dei casi, ma occorre evidenziare che ogni caso deve essere valutato a parte e alla luce di tutte le circostanze specifiche.
14. In ogni caso, i presenti orientamenti non intendono introdurre alcun nuovo obbligo giuridico e lasciano impregiudicata l'interpretazione che la Corte di giustizia potrebbe dare in futuro in materia di OSP.

3. IMPOSIZIONE DI OSP

3.1. Principi generali

15. Dall'articolo 16, paragrafi 1 e 4, del regolamento n. 1008/2008 risulta che gli Stati membri debbono informare la Commissione in merito alla propria intenzione di imporre oneri di servizio pubblico. La pubblicazione di note informative non garantisce certezza giuridica di un determinato risultato. L'obiettivo è quello di informare il mercato circa le intenzioni di uno Stato membro in merito a un nuovo OSP ⁽⁹⁾. I servizi della Commissione hanno elaborato un questionario per notificare e descrivere l'OSP. Esso tratta anche le questioni più importanti nell'ambito sia del regolamento n. 1008/2008, sia delle norme in materia di aiuti di Stato, che costituiscono parte integrante, ma indipendente, della valutazione di qualsiasi OSP (cfr. allegato I) ⁽¹⁰⁾. Sebbene la Commissione non adotti una decisione formale sull'OSP in quanto tale, è comunque importante chiarire eventuali questioni che potrebbero essere rilevate prima che un OSP venga imposto o modificato e sollevi problemi in futuro. La Commissione invita gli Stati membri a contattare tempestivamente i suoi servizi qualora essi inizino a valutare l'imposizione di un nuovo OSP o la modifica di uno già esistente. In questo modo i servizi della Commissione vengono a conoscenza dei progetti e possono fornire assistenza fin dall'inizio, rendendo così anche più agevole l'intero processo.
16. Una caratteristica importante degli OSP nel settore del trasporto aereo è la netta distinzione tra il regime di OSP che stabilisce le condizioni per operare su una rotta specifica e il contratto che conferisce un diritto esclusivo (con o senza compensazione) a un operatore. L'imposizione di un OSP nel settore del trasporto aereo non conferisce necessariamente e automaticamente allo Stato membro in questione il diritto di limitare l'accesso alla rotta aerea a un unico operatore o di concedere compensazioni per l'adempimento dell'OSP (il cosiddetto «OSP limitato»). Se un vettore aereo esprime la propria volontà di gestire la rotta senza esclusività e compensazione, l'accesso a essa deve rimanere aperto a qualsiasi vettore che rispetti le condizioni dell'OSP (il cosiddetto «OSP aperto»).

⁽⁸⁾ Le norme in materia di aiuti di Stato, sia sostanziali che procedurali, restano applicabili alle rotte soggette a OSP. Ai sensi del regolamento, la procedura relativa agli OSP non sostituisce una procedura in materia di aiuti di Stato.

⁽⁹⁾ La Commissione può chiedere informazioni in qualsiasi momento prima o dopo la pubblicazione, sia su richiesta di uno Stato membro, sia di propria iniziativa (ad esempio in seguito a una denuncia).

⁽¹⁰⁾ Come indicato nel questionario, le norme relative alle notifiche degli aiuti di Stato si applicano integralmente alla compensazione versata a fronte degli OSP. A seconda dei casi, la notifica degli aiuti di Stato dovrebbe essere effettuata quando è noto l'importo della compensazione, ossia stabilito nella decisione di aggiudicazione e/o nel contratto. Gli Stati membri hanno altresì la possibilità di notificare anticipatamente ogni compensazione per OSP alla Commissione. La notifica preventiva rappresenta una fase informale utile prima di una notifica, in cui i servizi della Commissione possono fornire pareri informali e orientamenti agli Stati membri. Spetta allo Stato membro richiedere gli orientamenti della Commissione ex ante, se lo ritiene necessario.

17. A norma del regolamento, gli OSP possono essere utilizzati in particolare per garantire l'accesso alle regioni remote e isolate o, a determinate condizioni, qualora le sole forze di mercato non siano sufficienti a garantire la prestazione di servizi di trasporto aereo minimi rispondenti a determinati criteri.
18. Poiché costituiscono un'eccezione al principio generale della libera prestazione di servizi aerei ⁽¹⁾, gli OSP sono soggetti a rigorosi vincoli e requisiti. Gli OSP dovrebbero rispettare i principi di trasparenza, non discriminazione e proporzionalità: in particolare, non possono introdurre alcuna discriminazione basata sulla nazionalità o sull'identità dei vettori aerei e andare oltre il necessario per raggiungere gli obiettivi ⁽²⁾.

3.2. Servizi e rotte ammissibili

3.2.1. Tipo di servizi

19. Gli OSP possono essere imposti esclusivamente ai servizi aerei di linea ⁽³⁾. Non riguardano i servizi aerei non di linea. Qualora un vettore aereo metta in vendita su una rotta il solo posto ⁽⁴⁾, conformemente ai requisiti dell'OSP imposti su tale rotta, siffatto servizio aereo è considerato un servizio aereo di linea ⁽⁵⁾.

3.2.2. Tipi di rotte

20. Il regolamento n. 1008/2008 prevede l'imposizione di OSP su due tipi di rotte ⁽⁶⁾:

- a) rotte verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo

Una regione periferica è solitamente una regione isolata o raggiungibile con difficoltà dalla capitale o da qualsiasi altra città principale dello Stato membro. La lontananza e l'isolamento dovrebbero essere valutati in relazione al territorio dello Stato membro, ai suoi centri amministrativi, d'affari, d'istruzione e medici, ma anche in riferimento al territorio e a centri simili degli altri Stati membri con cui confina. Una regione in via di sviluppo soffre di ritardi nello sviluppo economico ⁽⁷⁾, ad esempio in termini di PIL pro capite o tasso di disoccupazione.

- b) rotte a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto

Il regolamento non contempla un criterio quantitativo per valutare la «bassa densità di traffico» di una rotta, viste le varie situazioni che potrebbero esistere nei diversi Stati membri. Tuttavia, sulla base dell'esperienza acquisita dalla Commissione in un gran numero di casi di OSP, sembra plausibile affermare che una rotta con un volume di traffico annuale superiore a 100 000 passeggeri non possa di norma essere considerata una rotta a bassa densità di traffico ai sensi del regolamento ⁽⁸⁾.

21. Il regolamento n. 1008/2008 non limita gli OSP alle rotte all'interno di uno Stato membro stesso. Potrebbero perfettamente essere applicati a qualsiasi rotta intra-UE che soddisfi le condizioni del regolamento. Il regolamento non contempla le rotte soggette a OSP verso paesi terzi, in quanto esso riguarda soltanto i servizi aerei intra-UE ⁽⁹⁾.

⁽¹⁾ Come definita all'articolo 15 del regolamento n. 1008/2008.

⁽²⁾ Cfr. articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008.

⁽³⁾ Articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁴⁾ Articolo 2, punto 15: «vendita del solo posto, la vendita al pubblico da parte del vettore aereo, direttamente o tramite i suoi agenti autorizzati o noleggiatori, di posti cui non siano abbinati altri servizi come ad esempio l'alloggio».

⁽⁵⁾ Articolo 16, paragrafo 7, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁶⁾ Articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁷⁾ Ad esempio, le regioni meno sviluppate nel quadro della politica regionale dell'UE (dove il PIL per abitante è inferiore al 75 % della media dell'UE) soddisferebbero generalmente questa condizione. Poiché anche le situazioni delle regioni appartenenti allo stesso Stato membro possono essere significativamente diverse, lo status di regione in via di sviluppo potrebbe anche essere determinato dal confronto con il PIL nazionale o il tasso di disoccupazione dello Stato membro in questione.

⁽⁸⁾ Questo non significa, tuttavia, che le rotte con un volume di traffico annuale inferiore ai 100 000 passeggeri siano necessariamente rotte a bassa densità di traffico. In linea generale, più alto è il numero di passeggeri su una specifica rotta, più è arduo sostenere che tale rotta possa essere ammissibile per un OSP, ossia che, senza un OSP, nessun vettore aereo si atterrebbe a determinati criteri come indicato dall'articolo 16, paragrafo 1, se tenesse unicamente conto del proprio interesse commerciale.

⁽⁹⁾ Cfr. in particolare l'articolo 1, paragrafo 1, e l'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008. In linea di principio, tuttavia, il regolamento non impedisce agli Stati membri di concludere simili intese con paesi terzi, sulla base di accordi bilaterali o multilaterali, nel rispetto in particolare della normativa vigente dell'UE in materia di concorrenza. Ad esempio, uno Stato membro ha concluso protocolli d'intesa con paesi terzi per consentire che i voli tra i due territori siano operati in condizioni simili alle rotte soggette a OSP nell'UE. L'appalto è stato aggiudicato conformemente alle disposizioni dell'Unione in materia di appalti pubblici.

22. Dall'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento risulta che la rotta soggetta a OSP deve sempre essere definita da un aeroporto a un altro e non in riferimento a due città o regioni. La selezione dell'aeroporto ai fini di un OSP dovrebbe essere debitamente giustificata. I collegamenti in coincidenza, ossia le frequenze e le destinazioni offerte dagli aeroporti della città di destinazione, costituiscono un elemento di questa valutazione ma non possono essere l'unica giustificazione per scegliere un determinato aeroporto rispetto a un altro. In alternativa, se un'autorità pubblica ritiene che più aeroporti di destinazione possano soddisfare allo stesso modo le esigenze di una regione, potrebbe imporre un OSP da un aeroporto in quella regione a detti aeroporti di destinazione, imponendo così un OSP su queste rotte distinte. Se un vettore aereo inizia a operare su una di queste rotte o viene selezionato per una rotta tramite una gara pubblica che le include tutte, gli altri OSP devono essere abrogati in modo tale che il mercato non sia inutilmente chiuso⁽²⁰⁾. Sebbene tale configurazione non sia espressamente contemplata dall'articolo 16, paragrafo 1, le condizioni della disposizione non vi si oppongono ed è inoltre conforme agli obiettivi ivi indicati. Per evitare disparità di trattamento e distorsioni della concorrenza, è tuttavia importante esprimere in maniera trasparente le intenzioni dell'autorità sin dall'inizio, in particolare tramite la comunicazione di cui all'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento.
23. Definire un OSP sulle rotte da una regione/diversi aeroporti che ne servono uno e la stessa città risulterebbe in genere eccessivo rispetto agli obiettivi perseguiti di garantire la mobilità e la coesione territoriale. L'effetto della misura comporterebbe l'esclusione di vettori aerei occasionali, in quanto non potrebbero volare dalla regione ad alcun aeroporto della città di destinazione, contribuendo quindi a chiudere definitivamente il mercato a nuovi vettori su rotte competitive. Pertanto, in linea di principio, gli OSP non dovrebbero riguardare gli altri aeroporti che servono la stessa città, ad eccezione di quello selezionato.
24. In generale, gli OSP possono applicarsi alle rotte con uno o più scali⁽²¹⁾. Tuttavia, la valutazione dell'adeguatezza dell'OSP deve essere effettuata individualmente per ogni segmento di volo. L'OSP non dovrebbe applicarsi ai segmenti di volo che non presentano i requisiti richiesti. Ad esempio, se un OSP è imposto sulla rotta da A a C con uno scalo a B, l'ammissibilità delle rotte A-C, A-B e B-C dovrebbe essere valutata individualmente. Se, ad esempio, il segmento B-C non possiede i requisiti per un OSP in base alle proprie caratteristiche, non si dovrebbero applicare gli obblighi relativi agli OSP nei confronti dei vettori aerei che trasportano passeggeri e/o merci su quel segmento. Qualsiasi obbligo imposto sulla rotta A-C non dovrebbe ostacolare la libera prestazione di servizi aerei sul segmento B-C.

3.2.3. Il carattere essenziale della rotta

25. Gli OSP possono essere imposti solo su una rotta che è «considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso»⁽²²⁾. Questa è una condizione necessaria per tutti i tipi di rotte suindicati e la valutazione deve sempre essere eseguita tenendo conto delle circostanze specifiche del caso. Gli Stati membri hanno un certo margine di discrezionalità nel giudicare il carattere essenziale di una rotta. Tuttavia, tale potere discrezionale deve essere esercitato sulla base di fattori oggettivi relativi alle esigenze in materia di connettività conformemente al regolamento e, più in generale, al diritto dell'Unione.
26. Una rotta che è indispensabile per una regione, come una piccola isola o una regione isolata, presenta chiaramente questo carattere vitale. Tuttavia, i servizi aerei che collegano città di piccole e medie dimensioni a importanti centri economici e amministrativi potrebbero anche essere considerati vitali in determinate circostanze per lo sviluppo economico e sociale delle regioni in questione. Ad esempio, un regime di OSP è stato imposto su una rotta che collega la capitale di uno Stato membro insulare a Bruxelles, poiché è la città dove le diverse istituzioni e i vari organismi dell'UE hanno i propri uffici.
27. Tuttavia, l'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento pone dei limiti al margine di discrezionalità degli Stati membri. Ad esempio, anche se gli OSP potrebbero essere applicati per rimuovere gli ostacoli allo sviluppo economico e sociale delle regioni o città, essi non possono essere imposti con l'obiettivo di promuovere o sostenere, direttamente o indirettamente, un determinato vettore aereo o sviluppare un particolare aeroporto.

⁽²⁰⁾ Ciò significa che i concorrenti possono fornire servizi aerei sulle altre rotte. In questo caso, se i servizi aerei concorrenti soddisfano i requisiti relativi agli oneri di servizio pubblico, l'OSP dovrebbe essere revocato. Se i servizi aerei concorrenti soddisfano solo in parte tali requisiti, allora l'OSP dovrebbe essere adeguato. A titolo esemplificativo, il Regno Unito ha imposto nel 2014 oneri di servizio pubblico per sei rotte (da Dundee verso sei aeroporti londinesi). L'offerta prescelta era per la rotta Dundee-Londra Stansted e pertanto gli altri cinque OSP sono stati abrogati.

⁽²¹⁾ Nell'OSP e nel capitolato d'appalto dovrebbe essere indicata la possibilità di scali.

⁽²²⁾ Articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008. Per «aeroporto» qui s'intende l'aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del territorio dello Stato membro.

3.2.4. Il raggruppamento delle rotte

28. Gli Stati membri non possono far dipendere l'accesso a una particolare rotta dal servizio di altre. Un tale raggruppamento sarebbe incompatibile con il regolamento n. 1008/2008⁽²³⁾. I criteri di ammissibilità e adeguatezza previsti all'articolo 16, paragrafi 1, 2 e 3, del regolamento si riferiscono alla «rotta», a cui non possono essere equiparati i pacchetti di rotte. Pertanto, ciascuno di tali criteri andrebbe valutato separatamente rispetto ad ogni singola rotta. Trattare pacchetti di rotte come una singola rotta potrebbe essere ritenuto una limitazione eccessiva all'accesso alle rotte, in quanto solo i vettori aerei con base regionale sono verosimilmente in grado di fornire servizi su tutte queste rotte.
29. Questo divieto di raggruppare le rotte al momento dell'imposizione di un OSP non dovrebbe essere confuso con la possibilità di bandire gare per concedere il diritto di accesso a serie di rotte, come previsto dall'articolo 16, paragrafo 10, del regolamento. Questa possibilità viene ulteriormente spiegata al punto 6.6 dei presenti orientamenti e si applica esclusivamente a quelle rotte su cui nessun vettore aereo ha istituito o è in procinto di istituire servizi aerei di linea conformemente agli OSP.

3.2.5. Legame con il regolamento sulle bande orarie

30. Il regolamento (CEE) n. 95/93, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità⁽²⁴⁾ (nel prosieguo il «regolamento 95/93»), consente di riservare bande orarie per gli OSP. L'articolo 9, paragrafo 1, specifica che «uno Stato membro può riservare in un aeroporto coordinato le bande orarie necessarie per le operazioni su questa rotta. Se le bande orarie riservate sulla rotta non sono utilizzate, esse sono messe a disposizione di qualsiasi altro vettore aereo interessato ad operare la rotta conformemente agli oneri di servizio pubblico -- --. Se nessun altro vettore aereo è interessato ad operare la rotta e lo Stato membro in questione non pubblica un bando di gara [in forza dell'articolo 16, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. 1008/2008]- -, le bande orarie sono riservate per un'altra rotta soggetta a oneri di servizio pubblico o sono restituite al pool.» Tali obblighi sono stabiliti al più tardi nel periodo indicato all'articolo 16, paragrafo 11, del regolamento n. 1008/2008, laddove si ritiene che un onere di servizio pubblico sia scaduto se sulla rotta soggetta a tale onere non è stato effettuato alcun servizio aereo di linea per un periodo di dodici mesi. Riservare bande orarie nuovamente per la stessa rotta richiederebbe quindi la nuova imposizione di un OSP.
31. L'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento n. 95/93 chiarisce che la procedura di gara dovrebbe essere applicata «se più di un vettore [dell'EU] è interessato a operare la rotta e non è stato in grado di ottenere le bande orarie nell'ora che precede o che segue l'orario richiesto dal coordinatore».
32. Le disposizioni del regolamento n. 1008/2008 relative agli OSP non pregiudicano l'assegnazione delle competenze tra gli Stati membri per l'applicazione dell'articolo 9 del regolamento n. 95/93⁽²⁵⁾.
33. Questa prenotazione delle bande orarie non pregiudica i diritti pregressi acquisiti (*grandfathering rights*) ai sensi del regolamento n. 95/93. È pertanto possibile esclusivamente dal pool delle bande orarie che non sono state assegnate, previsto dall'articolo 10 del regolamento n. 95/93, che comprende le bande orarie restituite in conformità all'articolo 9, paragrafo 1, di tale regolamento.
34. Va evidenziato che le bande orarie non devono essere riservate per fini diversi dall'OSP. Tale questione è particolarmente rilevante nel caso di scali. Ad esempio, su una rotta A-B-C dove B e C sono aeroporti con una congestione delle bande orarie, queste ultime possono essere riservate esclusivamente per i voli tra B e C se tale segmento costituisce di per sé l'oggetto di un OSP. In particolare, un OSP sulla rotta tra A e C (ossia relativo al trasporto tra questi due punti) non giustifica in quanto tale una prenotazione delle bande orarie nel punto B.
35. Pertanto, sulle rotte soggette a OSP con prenotazione delle bande orarie:
 - 1) si dovrebbero evitare, ove possibile, scali negli aeroporti congestionati;
 - 2) non vi dovrebbe essere un cambio di aeromobile durante gli scali, a meno che il secondo segmento (B-C) possieda anch'esso i requisiti per un OSP con (l'altro) tipo di aeromobile impiegato. Altrimenti sarebbe possibile riservare bande orarie per aeromobili di grandi dimensioni che opererebbero al di là dei limiti entro i quali è giustificato l'OSP.

⁽²³⁾ Ciò significa che la creazione dei cosiddetti «OSP di hub» che riguardano tutte o la maggior parte delle rotte provenienti da un particolare aeroporto non è conforme al regolamento n. 1008/2008.

⁽²⁴⁾ Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1).

⁽²⁵⁾ Ciò significa che, in caso di OSP tra due Stati membri, uno Stato membro può riservare bande orarie solo nel proprio territorio e non su quello di un altro Stato membro.

3.3. Necessità e adeguatezza degli obblighi

36. La necessità e l'adeguatezza dell'OSP previsto devono essere determinate sulla base di quattro criteri⁽²⁶⁾, illustrati nei paragrafi che seguono. Sebbene non abbia facoltà di richiedere allo Stato membro di imporre uno specifico OSP su una rotta, la Commissione valuta i criteri in base ai quali l'OSP (previsto) è imposto per verificare se è istituito in conformità con il regolamento. Se del caso, i servizi della Commissione prendono contatto con lo Stato membro interessato e chiedono chiarimenti. L'esperienza mostra che le rotte soggette a OSP verso le isole possono, nella maggior parte dei casi, essere necessarie e giustificate quando non vi è una domanda turistica sufficiente da sostenere un impiego commerciale per tutto l'anno. Tali rotte esistono ad esempio in Estonia, Grecia, Irlanda, Italia, Portogallo e Regno Unito. Negli Stati membri meno densamente popolati come la Finlandia e la Svezia, nei casi in cui le distanze tra le regioni sono particolarmente lunghe e tendenzialmente non esistono mezzi di trasporto alternativi, le rotte possono in genere essere ammesse per l'utilizzo di OSP.

3.3.1. *Equilibrio rispetto alle esigenze in materia di sviluppo economico e sociale*⁽²⁷⁾

37. Questo criterio è un'espressione diretta del principio generale di proporzionalità. È strettamente correlato alle disposizioni dell'articolo 16, paragrafo 1, in base a cui gli OSP possono essere imposti solo su rotte essenziali per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto⁽²⁸⁾. Dall'articolo 16, paragrafo 3, lettera a), risulta che dovrebbe esserci un equilibrio tra gli obblighi stessi e le esigenze in materia di sviluppo economico della regione interessata. Gli OSP non possono imporre restrizioni alla prestazione di servizi aerei superiori a quanto necessario per soddisfare le esigenze in questione.

3.3.2. *Inadeguatezza delle modalità di trasporto alternative*⁽²⁹⁾

38. Gli OSP dovrebbero essere imposti soltanto nella misura in cui le altre modalità di trasporto non soddisfino le esigenze di trasporto della regione interessata. Si dovrebbe tenere conto principalmente dei servizi offerti dagli operatori ferroviari, di traghetti e autobus. L'adeguatezza dei servizi dovrebbe essere valutata, in particolare, sotto il profilo della frequenza, dei tempi di percorrenza, degli orari di partenza e dei possibili collegamenti con altre importanti destinazioni, in special modo in relazione ad opzioni di viaggio a lungo raggio⁽³⁰⁾. Si dovrebbero esaminare anche le possibilità di trasporto (automobilistico) individuale, tenendo conto, in particolare, dei tempi di percorrenza su strada.
39. Si dovrebbero tenere in particolare considerazione i servizi ferroviari che servono la rotta prevista con un tempo di percorrenza inferiore a tre ore⁽³¹⁾. Ciò si riferisce sia ai treni ad alta velocità, sia ad altri servizi ferroviari. Laddove questi servizi ferroviari siano previsti con frequenze sufficienti per soddisfare le esigenze di mobilità della regione interessata, gli OSP non dovrebbero, in linea generale, essere imposti sui servizi aerei. In via eccezionale, gli OSP potrebbero tuttavia essere presi in considerazione in particolare se i servizi ferroviari non forniscono adeguati collegamenti con voli a medio e lungo raggio (ad esempio collegamento inadeguato tra la stazione ferroviaria nella regione interessata e l'aeroporto che offre servizi a medio e lungo raggio o mancanza di modalità alternative di trasporto per collegarsi alle destinazioni a lungo raggio, incluse le opzioni di voli indiretti). La valutazione deve essere svolta caso per caso.

3.3.3. *Condizioni e tariffe aeree*⁽³²⁾

40. La necessità e l'adeguatezza degli OSP, come richiesto dal regolamento, dovrebbero anche essere valutate in termini di tariffe aeree e condizioni proposte agli utenti. Gli OSP possono prevedere prescrizioni relative alle tariffe massime, se è ritenuto necessario, poiché altrimenti le tariffe sarebbero eccessive rispetto al contesto delle esigenze economiche della regione interessata. In casi specifici si potrebbe prevedere un OSP che si limita a fissare un prezzo massimo. Un forte rincaro dei prezzi e una diminuzione del numero di passeggeri in poco tempo può, a seconda dei casi, indicare la necessità di fissare un prezzo massimale.

⁽²⁶⁾ Articolo 16, paragrafo 3, del regolamento n. 1008/2008.

⁽²⁷⁾ Articolo 16, paragrafo 3, lettera a), del regolamento n. 1008/2008.

⁽²⁸⁾ Per «aeroporto» qui s'intende l'aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del territorio dello Stato membro.

⁽²⁹⁾ Articolo 16, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1008/2008.

⁽³⁰⁾ L'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, stabilisce le seguenti categorie per la lunghezza del volo: fino a 1 500 km, tra 1 500 e 3 500 km e altri voli (oltre 3 500 km). Queste distanze sono spesso impiegate per definire i voli a breve, medio e lungo raggio.

⁽³¹⁾ Articolo 16, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 1008/2008.

⁽³²⁾ Articolo 16, paragrafo 3, lettera c), del regolamento n. 1008/2008.

3.3.4. Effetto combinato delle prestazioni di servizi di trasporto aereo ⁽³³⁾

41. La necessità di imporre OSP dipenderà in ultima analisi dall'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta in questione. Se i servizi aerei forniti soddisfano già le esigenze di mobilità della regione interessata non si è in presenza di un «fallimento del mercato», e dunque non occorrerebbe un OSP. La Commissione è del parere che un OSP relativo al trasporto di passeggeri potrebbe in genere non essere giustificabile sulle rotte con un numero critico di passeggeri (in base all'esperienza, tale numero si potrebbe presentare a partire da 100 000 passeggeri all'anno) e su cui operano diversi vettori aerei durante tutto l'anno. In linea generale, nei casi in cui vi sono vettori aerei che operano già sulle rotte interessate, la valutazione dell'impatto degli oneri dovrebbe essere effettuata con attenzione particolare: obblighi eccessivi (ad esempio imposizione di massimali di costo, orari o numero di frequenze) possono rivelarsi controproducenti e ridurre l'offerta di servizi aerei. Va osservato che è inoltre possibile imporre un OSP al solo scopo di garantire il trasporto di merci e posta. In ogni caso, va valutato il modo in cui si evolvono i fattori summenzionati, anche combinati tra loro, se del caso.
42. La valutazione dell'attuale prestazione di servizi di trasporto aereo dovrebbe altresì tenere conto dei servizi aerei indiretti e di altri aeroporti vicini. L'imposizione di oneri di servizio pubblico su una rotta verso un particolare aeroporto, qualora esista già una connessione indiretta con tempi di trasferimento ragionevoli (ad esempio un'ora o meno) o siano presenti servizi adeguati verso un vicino aeroporto (ad esempio aeroporti che servono una stessa città o regione, tra cui anche aeroporti in Stati membri confinanti) richiederebbe una giustificazione particolarmente solida. Il modo in cui il traffico nazionale e internazionale è ripartito tra questi aeroporti può svolgere un ruolo in questo senso. Se un altro aeroporto dista più di 100 km e/o i tempi di spostamento con i mezzi pubblici sono superiori a un'ora, è ragionevole chiedersi se davvero i due aeroporti possono essere considerati come alternative. Tuttavia, tale analisi deve sempre essere svolta caso per caso, tenendo conto delle circostanze specifiche. In linea di massima, è più probabile che un OSP sia giustificato per i casi in cui non esistono servizi verso altri aeroporti ubicati nelle immediate vicinanze dell'aeroporto in questione.

3.4. Tipi di obblighi

43. Gli OSP si pongono l'obiettivo di garantire il conseguimento di determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione e capacità minima ⁽³⁴⁾.
44. In certe condizioni, la continuità del servizio aereo può essere garantita imponendo obblighi di continuità ⁽³⁵⁾ (cfr. di seguito il paragrafo 3.5).
45. Gli obblighi di regolarità e capacità comprendono principalmente la definizione delle capacità minime in termini di posti offerti o di frequenze minime che devono essere messe a disposizione in un determinato periodo di tempo. Tali obblighi possono variare in base agli orari di partenza, ai giorni della settimana, alle stagioni ecc. Ad esempio, uno o due voli giornalieri possono essere ritenuti normali nella maggior parte dei casi, tuttavia ci sono OSP che richiedono solamente un volo a settimana. Gli Stati membri hanno un certo margine di discrezionalità per decidere su questi elementi, tuttavia gli obblighi devono essere non discriminatori e proporzionati, nonché soddisfare i requisiti di necessità e adeguatezza stabiliti all'articolo 16, paragrafo 3 (cfr. il precedente paragrafo 3.3).
46. Può essere altresì possibile imporre requisiti relativi all'aeromobile da utilizzare, ma questi dovrebbero essere oggettivamente giustificati e rispettare il principio di proporzionalità, ossia evitare inutili restrizioni sotto questo profilo e rimanere quindi i più generali possibili in funzione delle circostanze (ad esempio turbopropulsori o turboreattori in base alla distanza percorsa, predisposizione dell'aeromobile di atterrare in presenza di determinate condizioni ecc.). In particolare, tali requisiti non dovrebbero determinare una situazione in cui specifici vettori aerei siano *de facto* esclusi arbitrariamente dall'operare sulle rotte interessate. In questo senso, si dovrebbe imporre un requisito in termini di numero minimo di posti a sedere dell'aeromobile solo in casi eccezionali e andrebbe debitamente giustificato dalle circostanze di esercizio e in relazione agli obiettivi di mobilità perseguiti ⁽³⁶⁾.
47. Imporre OSP significa fissare requisiti minimi. Si potrebbe valutare di stabilire un numero massimo di posti a sedere solo quando ciò è chiaramente e oggettivamente giustificato dalle restrizioni operative imposte in uno degli aeroporti che fa parte della rotta soggetta a OSP. È di norma accettabile imporre una condizione che richieda che almeno parte dei membri dell'equipaggio parli la lingua dello Stato membro interessato.

⁽³³⁾ Articolo 16, paragrafo 3, lettera d), del regolamento n. 1008/2008.

⁽³⁴⁾ Articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008.

⁽³⁵⁾ Articolo 16, paragrafo 2, del regolamento n. 1008/2008.

⁽³⁶⁾ La capacità minima giornaliera potrebbe anche essere raggiunta effettuando più voli con un aeromobile più piccolo.

48. È altresì possibile richiedere l'utilizzo di un determinato tipo di aeromobile – aeroplano o elicottero – sulla rotta soggetta a OSP, in base alle specifiche circostanze del caso. Si possono fissare requisiti specifici in relazione al tipo di aeromobile (ad esempio tipo di motore, peso massimo al decollo, strumentazione per sistemi di atterraggio) quando ciò è oggettivamente giustificato da motivi di servizio (ad esempio il requisito di avvalersi di un elicottero quando non è disponibile una pista). Inoltre, tutti i requisiti devono essere non discriminatori.
49. In termini di tariffazione, gli obblighi potrebbero comprendere principalmente l'applicazione di prezzi massimi o griglie tariffarie per tutti i servizi offerti o per una parte di essi. Tali griglie possono definire le categorie tariffarie o i prezzi di favore per determinate categorie di passeggeri (ad esempio residenti e studenti). Per quanto riguarda i residenti, questo trattamento preferenziale deve essere oggettivamente giustificato dalla necessità di permettere loro di partecipare alla vita culturale, economica e sociale del proprio Stato membro. È possibile fissare altri obblighi relativi ai prezzi purché siano non discriminatori e proporzionali e soddisfino le prescrizioni di cui al precedente paragrafo 3.3 ⁽³⁷⁾.
50. Alcune volte negli OSP si deve includere un pasto o un bagaglio nel prezzo massimo pagato dal passeggero. La motivazione e la proporzionalità di tale requisito devono essere valutate caso per caso, ma in linea di principio tali condizioni non costituiscono elementi indispensabili di un OSP. È possibile prevedere un'eccezione in caso di voli a medio e lungo raggio, ossia di più di 3 ore. In questi casi, sarebbe generalmente giustificato includere un pasto nel prezzo massimo, così come il trasporto di un bagaglio, in quanto questo tipo di voli implica solitamente un soggiorno più lungo nel luogo di destinazione. Tuttavia, va evidenziato che se in un simile caso non comprende un bagaglio da stiva, il prezzo (massimo) dovrebbe essere fissato ad un livello inferiore, eventualmente aggiungendo un provvedimento che consenta al vettore aereo di far pagare una specifica tariffa supplementare per aggiungerlo.

3.5. Obblighi di continuità

51. Un OSP può richiedere ai vettori aerei di garantire l'operatività della rotta per un determinato periodo di tempo. Ciò è maggiormente rilevante in caso di OSP aperti (ossia non esclusivi), poiché per gli OSP limitati esiste normalmente un impegno contrattuale di questo tipo in cambio dell'esclusività (ed eventualmente una compensazione finanziaria). Tali obblighi di continuità possono esclusivamente essere imposti laddove le altre modalità di trasporto non siano in grado di garantire un servizio ininterrotto con almeno due frequenze giornaliere ⁽³⁸⁾. Ciò significa un servizio disponibile durante tutto l'anno. Si possono imporre obblighi di continuità secondo le due seguenti modalità.
52. Innanzitutto, l'OSP può richiedere ai vettori aerei che servono la rotta di notificare anticipatamente la propria intenzione di sospendere i servizi. Tuttavia, in conformità con il principio di proporzionalità, il termine di preavviso non dovrebbe essere generalmente superiore ai sei mesi, il che è sufficiente per attuare la procedura di gara per OSP.
53. In secondo luogo, quando le attività sulla rotta interessata sono caratterizzate da una forte stagionalità, può essere utile garantire un servizio minimo durante i periodi dell'anno in cui la prestazione di servizi aerei tende a essere molto bassa. Su determinate rotte i vettori aerei sono inclini a concentrare le capacità offerte durante i periodi di forte domanda e a ridurle in modo significativo in altri per aumentare la redditività del servizio. Questo potrebbe determinare situazioni in cui la fornitura di servizi aerei è instabile e, nei periodi di bassa domanda, insufficiente a soddisfare le esigenze di mobilità della regione interessata. In conformità con il principio di proporzionalità, i periodi in cui sono imposti gli obblighi di continuità non dovrebbero normalmente superare un anno ⁽³⁹⁾.
54. I periodi operativi imposti nel contesto degli obblighi di continuità non vanno confusi con il periodo massimo di quattro o cinque anni durante il quale l'accesso alla rotta può essere limitato a un unico vettore aereo ⁽⁴⁰⁾.

3.6. Conseguenze dell'imposizione di OSP

55. Un OSP imposto su una determinata rotta è applicabile a tutti i vettori aerei dell'UE soltanto a partire dalla data di pubblicazione di una nota informativa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata ⁽⁴¹⁾. In linea di principio spetta agli Stati membri interessati determinare come sanzionare la non conformità nel proprio diritto nazionale. Qualsiasi sanzione prevista e applicata in questo contesto deve risultare conforme ai rispettivi principi del diritto dell'Unione, ossia essere effettiva, proporzionata e dissuasiva.

⁽³⁷⁾ Ad esempio, l'applicazione di tariffe preferenziali per le persone nate in una determinata regione e non più residenti in essa sarebbe da considerarsi eccessiva.

⁽³⁸⁾ Articolo 16, paragrafo 2, del regolamento n. 1008/2008.

⁽³⁹⁾ L'obbligo di continuità potrebbe essere associato a una sanzione, ma anche in questo caso essa dovrebbe rispettare il principio di proporzionalità. Inoltre, una sanzione troppo severa potrebbe fungere da deterrente per l'avvio del servizio.

⁽⁴⁰⁾ Articolo 16, paragrafo 9, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁴¹⁾ Articolo 16, paragrafo 6, del regolamento n. 1008/2008.

56. Un OSP non dovrebbe limitare la possibilità per i vettori aerei di fornire un livello di servizio più elevato in termini di capacità e frequenza rispetto a quanto da esso stesso imposto⁽⁴²⁾. Sebbene le autorità nazionali possano ovviamente monitorare la corretta applicazione degli OSP e il rispetto della normativa applicabile, non dovrebbero interferire con il modo in cui il mercato adempie agli obblighi relativi agli OSP. Ad esempio, se più vettori sono interessati a operare su una rotta (aperta) soggetta a OSP, le autorità nazionali non dovrebbero distribuire le frequenze o le capacità tra i vettori aerei interessati.
57. Qualora sia stato imposto un OSP, i vettori aerei dell'UE sono autorizzati in qualsiasi momento a istituire servizi aerei di linea conformi a tutti i requisiti dell'OSP⁽⁴³⁾, tranne quando sia stata concessa l'esclusività a un solo vettore (cfr. il successivo capitolo 6).
58. Si possono distinguere due tipi di obblighi:
- 1) obblighi che per definizione si applicano a ogni vettore aereo singolarmente; tra gli esempi figurano gli obblighi relativi alle tariffe massime o alla continuità delle operazioni. Gli obblighi di questo tipo devono essere rispettati in ogni momento da tutti i vettori aerei a titolo individuale;
 - 2) obblighi relativi a un obiettivo che deve essere raggiunto da diversi vettori aerei congiuntamente, per cui ogni vettore contribuisce al conseguimento di quell'obiettivo (generale) sulla rotta. Questa situazione riguarda tipicamente gli obblighi relativi alle frequenze minime o al numero minimo di posti a sedere. La Commissione lo ha confermato nella propria decisione del 23 aprile 2007, relativa alla Sardegna⁽⁴⁴⁾ (paragrafo 51): «[...] i vettori non sono tenuti ad impegnarsi a garantire, a titolo individuale, il numero di frequenze o di capacità, mentre gli operatori raggruppati possono permettere di garantire questo servizio minimo». È evidente che ciò si applichi senza pregiudicare le norme applicabili del diritto in materia di concorrenza (in particolare gli articoli 101 e 102 TFUE). Nei casi in cui l'adempimento degli OSP avviene mediante il contributo di più vettori aerei, si richiede in genere un corrispondente adattamento degli obblighi (cfr. il successivo capitolo 5).
59. Poiché l'articolo 15, paragrafo 4, del regolamento consente di effettuare servizi stipulando accordi di *code sharing* e non esclude il caso di OSP, in linea di principio tali accordi sono in questo caso ammissibili. Come in tutti gli altri casi, ciò è soggetto al rispetto delle norme sulla concorrenza. Lo stesso vale per i programmi *Frequent Flyer*.
60. Salvo disposizione contraria e fatta salva l'esigenza di un riesame periodico illustrato al successivo capitolo 5, gli OSP non devono avere un limite di tempo. Tuttavia, se non è stato effettuato alcun servizio aereo di linea per un periodo di dodici mesi, si ritiene che l'OSP sia scaduto⁽⁴⁵⁾.

4. PROCEDURE DA SEGUIRE PER IMPORRE GLI OSP

61. Prima di imporre un OSP, lo Stato membro dovrebbe consultare gli altri Stati membri interessati (in particolare nel caso di un OSP su una rotta verso un altro Stato membro o quando un altro Stato membro ha un aeroporto nella regione di confine situata in prossimità dell'aeroporto di cui è prevista l'inclusione nella rotta soggetta a OSP). Esso dovrebbe informare la Commissione⁽⁴⁶⁾, gli aeroporti interessati e i vettori aerei operanti in quel momento sulla rotta in questione. A tale scopo, lo Stato membro dovrebbe trasmettere a queste parti il testo del progetto di atto giuridico riguardante l'OSP previsto e concedere loro tempo sufficiente per eventuali risposte. Si dovrebbe stabilire un contatto con la Commissione mediante la direzione generale Mobilità e trasporti (nel prosieguo: «DG MOVE»). Il modo più efficiente per farlo è inviare una e-mail alla casella di posta elettronica specifica per le questioni relative agli OSP: MOVE-PSO@ec.europa.eu. Qualora un'autorità regionale o locale intenda imporre un OSP, la Commissione incoraggia il coinvolgimento della rappresentanza permanente o del governo centrale dello Stato membro interessato nel processo di comunicazione qui descritto, in conformità con le disposizioni applicabili del diritto nazionale, in modo da assicurare un adeguato coordinamento.

⁽⁴²⁾ Ciò non pregiudica il requisito relativo alla necessità di imporre un OSP alla luce degli obiettivi stabiliti nell'articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008. Sebbene un livello di servizio più elevato possa talvolta sollevare dubbi su tale necessità, la questione sarà valutata in base alle circostanze di ogni singolo caso. In particolare, se l'aumento del livello di servizio rispetto all'OSP imposto si verifica solo per brevi periodi, o è comunque non sistematico, non può rappresentare un indicatore decisivo.

⁽⁴³⁾ Articolo 16, paragrafo 8, del regolamento n. 1008/2008. Questo si applica chiaramente anche ai vettori che gestivano la rotta in questione già in precedenza.

⁽⁴⁴⁾ C(2007) 1712 final del 23.4.2007. La decisione riguarda il regime applicato a norma del regolamento n. 2408/92, che ha preceduto il regolamento n. 1008/2008.

⁽⁴⁵⁾ Articolo 16, paragrafo 11, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁴⁶⁾ Articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008.

62. I servizi della Commissione sono pronti a consigliare in via informale e dovrebbero essere contattati preferibilmente nelle prime fasi di preparazione dell'OSP. Le comunicazioni possono riguardare l'interpretazione del regolamento, le procedure e le possibili soluzioni per i casi specifici. Instaurando contatti tempestivi è possibile accelerare le procedure, in quanto i potenziali problemi vengono affrontati in anticipo. I contatti informali possono contribuire ad evitare che determinate questioni si presentino in una fase successiva, quali ad esempio eventuali denunce dalle parti interessate.

4.1. Pubblicazione di note informative nella Gazzetta ufficiale

63. Ai sensi del primo comma dell'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento n. 1008/2008, lo Stato membro interessato che intende imporre un OSP trasmette alla Commissione il testo dell'imposizione prevista⁽⁴⁷⁾. Spetta poi alla Commissione pubblicare una nota informativa, come indicato al secondo comma di tale disposizione. Onde accelerare e rendere efficiente il processo, si consiglia agli Stati membri di preparare il progetto di nota informativa e trasmetterlo alla Commissione (in qualsiasi lingua ufficiale dell'UE). Esso dovrebbe essere trasmesso inviando una e-mail alla casella di posta elettronica funzionale indicata sopra⁽⁴⁸⁾ (in formato elettronico, ricorrendo a uno dei consueti sistemi di elaborazione dati). Il progetto dovrebbe contenere le informazioni descritte all'articolo 16, paragrafo 4, lettere dalla a) alla c), del regolamento⁽⁴⁹⁾. L'obiettivo della pubblicazione è di informare tutte le parti interessate circa l'OSP previsto in questione e consentire loro di ottenere maggiori informazioni, in particolare per quanto riguarda i termini precisi. La Commissione ha elaborato modelli che sono reperibili sul sito CIRCABC, accessibile alle amministrazioni nazionali competenti. Si possono inoltre richiedere copie del modello direttamente alla Commissione.
64. Per garantire la piena trasparenza, la DG MOVE pubblicherà le note trasmesse sul proprio sito⁽⁵⁰⁾, nelle sue newsletter e nel newsgroup CIRCABC dedicato.
65. Per le rotte per cui si prevede che un numero complessivo inferiore a 10 000 passeggeri all'anno usufruirà del servizio aereo, il regolamento lascia allo Stato membro la scelta di chiedere alla Commissione di pubblicare la nota informativa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o di pubblicarla per proprio conto nella gazzetta ufficiale nazionale⁽⁵¹⁾. Si noti che l'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento costituisce un'eccezione al paragrafo 4 esclusivamente per quanto riguarda i requisiti relativi alla pubblicazione. Tutti gli altri requisiti previsti dall'articolo 16, in particolare il requisito di consultazione e informazione della Commissione, degli altri Stati membri, degli aeroporti e dei vettori aerei coinvolti, si applicano anche alle rotte su cui si prevedono meno di 10 000 passeggeri l'anno.
66. La data di entrata in vigore di un OSP non può essere anteriore alla data di pubblicazione della nota informativa⁽⁵²⁾. La pubblicazione della nota nella gazzetta ufficiale nazionale, conformemente all'articolo 16, paragrafo 5, non dovrebbe essere anteriore alla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, qualora lo Stato membro desideri pubblicarla in entrambe.
67. Al fine informare il mercato sulle modifiche previste alle condizioni degli OSP imposti, la Commissione ritiene che si debbano applicare le medesime procedure per le modifiche degli OSP in vigore, principalmente per gli stessi motivi di quelli relativi alla pubblicazione iniziale, direttamente previsti dall'articolo 16, paragrafi 4 e 5. Per motivi di trasparenza, ciò significa che dovrebbero essere menzionate tutte le modifiche alle condizioni imposte dall'OSP. Nei casi in cui uno Stato membro giunge alla conclusione che un OSP non sia più necessario, può richiedere alla Commissione di pubblicare una nota informativa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* sull'abrogazione dell'OSP, informando così il mercato che la rotta è di nuovo libera. In alternativa, può pubblicare tale nota nella propria gazzetta ufficiale nazionale, nel caso in cui la notifica relativa all'OSP sia stata pubblicata solo in detta sede.

5. NECESSITÀ DI UN RIESAME PERIODICO DEGLI OSP

68. La valutazione della necessità e della proporzionalità degli OSP (cfr. il precedente paragrafo 3.3) non dovrebbe essere effettuata solo una volta. Gli OSP dovrebbero invece essere riesaminati periodicamente e almeno ogniqualvolta uno dei fattori rilevanti di valutazione, come ad esempio il numero dei prestatori di servizi, subisca un

⁽⁴⁷⁾ Oltre che agli altri Stati membri interessati, agli aeroporti coinvolti e ai vettori aerei che effettuano il collegamento in questione.

⁽⁴⁸⁾ La DG MOVE richiede la pubblicazione tramite il segretariato generale della Commissione. Gli Stati membri non dovrebbero contattare direttamente l'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea.

⁽⁴⁹⁾ Il progetto di nota informativa può riguardare OSP imposti su diverse rotte.

⁽⁵⁰⁾ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/pso_en.htm

⁽⁵¹⁾ Articolo 16, paragrafo 5, del regolamento n. 1008/2008. Per le rotte con più di 10 000 passeggeri, la nota deve essere pubblicata almeno nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, ma gli Stati membri possono utilizzare anche le proprie gazzette ufficiali al fine di dare al bando di gara la massima pubblicità.

⁽⁵²⁾ Articolo 16, paragrafo 6, del regolamento n. 1008/2008.

cambiamento significativo. Gli OSP costituiscono una risposta a uno specifico fallimento del mercato e pertanto dovrebbero evolversi insieme ad esso. Tale riesame può dare luogo a una modifica o addirittura all'abrogazione dell'OSP in questione. Per garantire che i vettori aerei operanti sulle rotte soggette a OSP rispettino sempre gli obblighi, si dovrebbe prediligere la buona pratica di riesaminare le loro attività almeno una volta all'anno.

69. Per fare in modo che situazioni derivanti dall'applicazione dei casi descritti al precedente paragrafo 58, punto 2, non diano luogo a discriminazioni fra i vettori, ogniqualvolta un nuovo vettore inizi o intenda iniziare ad operare su una rotta si dovrebbe adeguare il livello delle capacità e delle frequenze imposte dall'OSP a ciascun operatore, per permettere che le capacità e le frequenze totali di ciascuna rotta non superino quanto strettamente necessario per fornire un servizio adeguato.

6. CONCESSIONI ESCLUSIVE DI SERVIZI

70. In conformità con i principi del mercato interno, il regolamento n. 1008/2008 è volto a garantire che la concorrenza nel contesto di un OSP si espliciti nella misura più ampia possibile e che ogni eccezione a tale principio si limiti a quanto necessario per raggiungere il legittimo obiettivo di connettività. Questo regime consente inoltre allo Stato membro e alle autorità locali/regionali interessate di garantire un notevole risparmio di denaro pubblico, pur assicurando un'adeguata connettività.
71. Concretamente, l'articolo 16, paragrafo 9, del regolamento prevede che l'accesso ai servizi aerei di linea su una rotta soggetta a OSP possa essere limitato ad un unico vettore aereo dell'UE solo nel caso che nessun vettore aereo abbia istituito o possa dimostrare di apprestarsi a istituire servizi aerei di linea sostenibili su tale rotta. A tale riguardo, la dimostrazione che il vettore aereo si sta apprestando a programmare servizi sostenibili corrispondenti all'OSP dovrebbe essere rigorosa e credibile, il che significa che il vettore aereo dovrà impegnarsi a fornire tali servizi per un certo periodo di tempo, secondo quanto previsto dalle condizioni degli OSP, entro termini limitati e chiaramente definiti e accettare l'eventuale imposizione di sanzioni, qualora non onori l'impegno assunto. La limitazione del regime di OSP a un unico vettore può essere o meno abbinata a una compensazione finanziaria, come specificato nel regolamento ⁽⁵³⁾.

6.1. Obbligo di indire una gara pubblica d'appalto

72. Il diritto esclusivo di operare sulla rotta deve essere concesso tramite gara pubblica secondo le procedure stabilite nel regolamento n. 1008/2008. La trasparenza della gara è ancora una volta garantita mediante la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁵⁴⁾.
73. Se prima o durante la procedura di gara un vettore aereo istituisce servizi aerei di linea conformemente all'OSP o dimostra di apprestarsi a istituire servizi sostenibili di questo tipo ⁽⁵⁵⁾ (ma senza richiedere una compensazione o un diritto esclusivo), la procedura di gara deve essere annullata e l'accesso alla rotta dovrebbe rimanere aperto alla concorrenza ⁽⁵⁶⁾. La data limite in cui termina la possibilità per un vettore aereo di iniziare ad operare su una rotta o di dimostrare la volontà di farlo non dovrebbe essere antecedente alla data di stipula del contratto con il vettore aereo selezionato. La stipula del contratto implica per le parti l'assunzione di obblighi reciproci concreti, che costituiscono la «limitazione dell'accesso» ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 9, del regolamento. Lo Stato membro, tuttavia, può anche posporre la suddetta data limite, rimandandola ad esempio fino al giorno di inizio delle operazioni da parte del vettore aereo selezionato mediante gara pubblica.
74. Nel caso in cui la gara riguardi una rotta alla quale l'accesso era già stato limitato a un vettore a norma dell'articolo 16, paragrafo 9, l'articolo 17, paragrafo 4, del regolamento prevede la pubblicazione della nota informativa sei mesi prima dell'inizio del nuovo periodo contrattuale. L'obiettivo principale di questa pubblicazione preliminare è di offrire l'opportunità ai vettori aerei interessati a operare sulla rotta senza compensazione di impedire, in conformità con i criteri dell'articolo 16, paragrafo 9, una nuova limitazione a un unico vettore aereo selezionato, secondo l'articolo 16, paragrafo 9 e 12, e l'articolo 17 del regolamento (cfr. il punto precedente).

⁽⁵³⁾ Articolo 17, paragrafo 8, del regolamento n. 1008/2008. Cfr. il successivo capitolo 8. In pratica, tutti gli OSP limitati nell'UE sono stati sino ad ora effettuati con compensazione finanziaria.

⁽⁵⁴⁾ Articolo 17, paragrafo 4, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁵⁵⁾ Cfr. articolo 16, paragrafo 9, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁵⁶⁾ Cfr. anche il precedente punto 71.

6.2. Ammissibilità alla presentazione di un'offerta

75. In conformità dell'articolo 16, paragrafo 9, del regolamento, solamente i vettori aerei dell'UE o i vettori ad essi assimilabili a norma del diritto dell'Unione possono ottenere il diritto esclusivo di operare su una rotta soggetta a OSP. Sono pertanto ammissibili i vettori aerei in possesso di una licenza di esercizio valida rilasciata dalle autorità competenti di uno Stato membro o di un paese terzo a cui si applica il regime stabilito nel regolamento n. 1008/2008 (ad esempio Norvegia, Islanda)⁽⁵⁷⁾. Per motivi di chiarezza, in prosieguo, si farà riferimento esclusivamente a «vettori aerei» o «vettori aerei dell'UE».
76. Il regolamento non impedisce a un gruppo di vettori aerei di presentare un'offerta comune, tuttavia il vettore aereo dell'UE deve indicare nell'offerta l'identità del vettore o dei vettori aerei (consorzio) a cui saranno affidati i servizi soggetti a OSP, secondo le condizioni stabilite nel capitolato d'appalto, in modo che le autorità nazionali possano controllare l'adempimento dei requisiti formali da parte di tutti i vettori aerei coinvolti. Sebbene il regolamento non vieti il subappalto, in linea di principio spetta agli Stati membri specificare se tale pratica è consentita e in base a quali condizioni, purché il regolamento e il diritto dell'Unione in generale siano rispettati. In ogni caso, il subappaltatore deve anch'esso essere un vettore aereo dell'UE.
77. Un determinato OSP può essere assunto solo laddove la licenza d'esercizio e il certificato di operatore aereo (nel prosieguo «COA») siano conformi ai requisiti dell'OSP in questione. In particolare, un vettore aereo con una cosiddetta licenza B, di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento, non può operare con un aeromobile diverso da quello contemplato da tale licenza (e dal COA che gli è stato rilasciato). Tali prescrizioni si applicano al vettore o ai vettori aerei che forniranno i servizi soggetti a OSP.

6.3. Criteri di selezione

78. La selezione tra le offerte presentate deve essere effettuata prima possibile, tenendo conto dell'adeguatezza del servizio offerto e in particolare delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti, nonché del costo dell'eventuale compensazione richiesta allo Stato o agli Stati membri interessati⁽⁵⁸⁾. Gli Stati membri sono in linea di principio liberi di stabilire la ponderazione dei criteri utilizzati per la selezione/aggiudicazione, ad esempio attribuendo il 70 % al livello di compensazione e il 30 % alla qualità⁽⁵⁹⁾. Secondo la Commissione, generalmente nulla osta a che gli Stati membri stabiliscano un limite massimo per l'importo totale della compensazione che deve essere pagata. È tuttavia particolarmente importante che tutti questi criteri siano fissati a priori nei documenti di gara in modo chiaro, obiettivo e trasparente.

6.4. Conseguenze della concessione del diritto esclusivo di operare sulla rotta

79. Durante il periodo di esclusività, si negherà l'accesso alla rotta interessata a tutti i vettori aerei diversi da quello selezionato attraverso il bando. La durata del diritto esclusivo di operare sulla rotta non può superare i quattro anni. Tuttavia, tale periodo può arrivare fino a cinque anni qualora l'OSP sia imposto su una rotta verso un aeroporto che serve una regione ultraperiferica, secondo quanto attualmente stabilito dagli articoli 349 e 355, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea⁽⁶⁰⁾. Se si stipula il contratto iniziale per un periodo inferiore rispetto al termine massimo stabilito nel regolamento n. 1008/2008 (ossia 4 o 5 anni)⁽⁶¹⁾, il contratto può essere prorogato fino al periodo massimo applicabile, purché tale opzione sia stata menzionata in modo chiaro e trasparente nei documenti di gara e nel contratto. Se il contratto prevede sin dall'inizio il termine massimo stabilito, si deve quindi indire un nuovo bando di gara e qualora lo Stato membro ritenga che sussistano ancora le condizioni che lo legittimino, conformemente all'articolo 16, paragrafo 9, del regolamento, è necessario procedere ad un riesame della situazione. In conformità all'articolo 17, paragrafo 4, del regolamento, nel caso in cui la gara riguardi una rotta il cui accesso era già stato limitato a un vettore aereo a norma dell'articolo 16, paragrafo 9, l'invito a partecipare alla gara sarà pubblicato almeno sei mesi prima dell'inizio della nuova concessione al fine di valutare se permanga ancora la necessità di limitare l'accesso. Non è consentita la proroga oltre i termini massimi stabiliti, poiché è previsto un riesame periodico e ciò impedirebbe l'accesso al mercato a nuovi operatori per un periodo di tempo eccessivamente lungo.

⁽⁵⁷⁾ Cfr. articolo 2, paragrafo 11, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁵⁸⁾ Articolo 17, paragrafo 7, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁵⁹⁾ Tra gli aspetti della qualità presi in considerazione potrebbero figurare l'esperienza acquisita in operazioni soggette a OSP; la manutenzione degli aeromobili e disposizioni di back-up; l'idoneità degli orari e la durata della permanenza presso la destinazione durante un viaggio di un giorno; le opzioni di interlining offerte; le tariffe medie proposte; le operazioni commerciali e la pubblicità; la promozione dei servizi e la solidità finanziaria del vettore. Ad esempio, la commercializzazione di una rotta potrebbe essere molto importante per garantirne il successo iniziale e la fattibilità sul lungo termine di sviluppare una rotta, con l'obiettivo ultimo di ridurre e infine eliminare le sovvenzioni.

⁽⁶⁰⁾ Articolo 16, paragrafo 9, del regolamento n. 1008/2008; le regioni interessate sono Guadalupa, Guyana francese, Martinica, Mayotte, Riunione, Saint Martin, Azzorre, Madera e Isole Canarie.

⁽⁶¹⁾ Articolo 17, paragrafo 9, del regolamento n. 1008/2008

80. Il requisito di proporzionalità implica che il diritto esclusivo debba essere limitato ai servizi interessati dagli OSP. Ad esempio, se l'OSP riguarda esclusivamente la stagione invernale, l'accesso alla rotta dovrebbe essere libero in estate. L'OSP e il bando di gara dovrebbero chiaramente indicare a quali periodi e servizi si applicano. Tali informazioni sono infatti essenziali per i vettori aerei che accolgono l'invito a presentare offerte, in quanto la portata del diritto esclusivo ha in genere un impatto considerevole sulle condizioni della loro offerta.
81. La limitazione a un unico vettore aereo non dovrebbe impedire a quest'ultimo di concludere accordi di code sharing con altri vettori, fatto salvo il rispetto delle norme in materia di concorrenza. Come ricordato sopra ⁽⁶²⁾, il permesso di cui all'articolo 15, paragrafo 4, del regolamento, di operare in virtù di accordi di code sharing, si applica anche alle rotte soggette a OSP e il regolamento non prescrive comunque alcuna esclusione, laddove l'accesso a tale rotta sia limitata, ai sensi dei paragrafi 9 e successivi dell'articolo 16 del regolamento.
82. Salvo diversamente specificato nei documenti di gara, nessuna disposizione del regolamento impedirebbe al vettore aereo dell'UE che beneficia del diritto esclusivo di subappaltare in parte o completamente i servizi aerei a un altro vettore aereo dell'UE. Tuttavia, la responsabilità dell'esecuzione del contratto rimane del vettore aereo selezionato attraverso la procedura di gara d'appalto.
83. L'articolo 16, paragrafo 9, costituisce una deroga al principio stabilito al paragrafo 8, secondo cui qualsiasi altro vettore aereo può in qualsiasi momento istituire servizi, secondo quanto definito in un OSP. Questo principio non è più applicabile qualora sia stata concessa definitivamente l'esclusività a un vettore aereo conformemente alla normativa nazionale e al capitolato d'appalto.

6.5. Riesame degli OSP e dell'esclusività al termine di ogni periodo di concessione

84. Come descritto sopra, gli Stati membri dovrebbero valutare periodicamente la necessità e l'adeguatezza dell'OSP. In particolare, in caso di OSP (esclusivi) limitati, si deve procedere a un riesame della situazione al termine del periodo di concessione ⁽⁶³⁾, e valutare all'inizio della nuova concessione se sussiste ancora la necessità di limitare l'accesso ⁽⁶⁴⁾. In generale, l'obiettivo è quello di esaminare durante il periodo di sei mesi precedente l'inizio della nuova concessione se risultano immutate le circostanze in base alle quali è stata indetta la precedente gara. La valutazione riguarderà generalmente l'esperienza dell'ultimo periodo di concessione, soprattutto rispetto alla domanda riscontrata, e la questione se può essere fornita una prestazione adeguata di servizi aerei senza esclusività e/o con OSP modificati, OSP meno restrittivi o addirittura senza OSP.
85. Il termine di sei mesi non corrisponde al periodo di tempo massimo entro cui la Commissione deve autorizzare l'OSP previsto. Il regolamento non prevede una tale autorizzazione e questo termine è destinato ad altri scopi. In particolare, consente ad altri vettori aerei di farsi avanti con proposte sulla rotta soggetta a OSP senza esclusività o compensazione, il che potrebbe dimostrare che non vi è più la necessità di limitare l'accesso. Se ciò non accade, è possibile che sussista ancora la necessità di limitare l'accesso. In ogni caso, spetta agli Stati membri effettuare innanzitutto una valutazione su tale necessità, che sarà riesaminata dalla Commissione in conformità con il diritto dell'Unione.

6.6. Caso particolare: raggruppamento di rotte da aggiudicare tramite gara d'appalto

86. In linea di principio, gli Stati membri dovrebbero indire gare pubbliche per ogni singola rotta. Tuttavia, il regolamento prevede che gli Stati membri possano pubblicare un bando di gara pubblico per un gruppo di rotte soggette a OSP, ma solo nei casi in cui ciò sia giustificato per motivi di efficienza operativa ⁽⁶⁵⁾. In pratica ciò significa concedere l'esclusività a un vettore aereo per un gruppo di rotte soggette a OSP.
87. Un tale raggruppamento di rotte OSP può essere giustificato, in particolare, nei casi in cui diverse rotte a bassa densità di traffico presentano importanti complementarità operative (ad esempio rotte verso/entro un arcipelago isolato o zone scarsamente popolate e lontane).

⁽⁶²⁾ Punto 59.

⁽⁶³⁾ Articolo 16, paragrafo 9, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁶⁴⁾ Articolo 17, paragrafo 4, del regolamento n. 1008/2008. La data di inizio della nuova concessione non deve essere antecedente il giorno successivo a quello di scadenza della concessione in vigore, ma può essere scelta anche una data successiva.

⁽⁶⁵⁾ Articolo 16, paragrafo 10, del regolamento n. 1008/2008. Tra gli esempi di rotte raggruppate in fase di gara figurano 14 rotte soggette a OSP nell'arcipelago delle Azzorre, 4 nelle Isole Shetland, 6 nelle Isole Orcadi, 4 nelle Isole Canarie e 4 rotte OSP che collegano le isole italiane di Lampedusa e Pantelleria a 3 città della Sicilia.

88. Le ragioni del raggruppamento devono essere di natura operativa (ad esempio necessità di una base operativa in una zona lontana) e non possono avere come obiettivo principale quello di ridurre l'incidenza di bilancio per lo Stato membro. In questo senso, non è possibile raggruppare collegamenti redditizi e non redditizi privi di aspetti operativi comuni.
89. Il raggruppamento di rotte per il bando di gara qui descritto non va confuso con il raggruppamento di rotte quando si impongono gli OSP. Come illustrato al precedente punto 28, l'accesso a una particolare rotta non può essere subordinato all'esercizio su altre rotte. Analogamente, potrebbe essere che certe rotte non possano essere raggruppate per il bando di gara, nel qual caso, per motivi di efficienza amministrativa, si può comunque pubblicare un bando di gara unico che riguarda varie rotte ⁽⁶⁶⁾.

7. PROCEDURE DA SEGUIRE PER LE GARE PUBBLICHE D'APPALTO

90. Nel periodo precedente la pubblicazione di cui all'articolo 17, paragrafo 4 ⁽⁶⁷⁾, il regolamento prevede che lo Stato membro interessato comunichi alla Commissione il testo completo dell'invito a partecipare alla gara salvo nei casi in cui, a norma dell'articolo 16, paragrafo 5, abbia reso noto l'onere di servizio pubblico attraverso la pubblicazione di una nota nella gazzetta ufficiale nazionale. In tal caso, anche il bando di gara deve essere pubblicato nella gazzetta ufficiale nazionale ⁽⁶⁸⁾. Per accelerare e rendere efficiente il procedimento, lo Stato membro dovrebbe altresì trasmettere (in una qualsiasi lingua ufficiale dell'UE) alla Commissione (inviando una e-mail alla casella di posta elettronica funzionale indicata precedentemente) ⁽⁶⁹⁾ un progetto di nota informativa relativa all'invito a partecipare alla gara (in formato elettronico, ricorrendo a uno dei consueti sistemi di elaborazione dati) che deve essere pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* in tutte le lingue dell'UE. Questo progetto di nota informativa dovrebbe contenere tutte le informazioni elencate all'articolo 17, paragrafo 5, del regolamento. La Commissione ha elaborato modelli che sono reperibili su CIRCABC e su richiesta presso la Commissione. Gli Stati membri sono altresì incoraggiati a trasmettere le condizioni contrattuali previste e qualsiasi altro documento relativo ai punti menzionati all'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento n. 1008/2008.
91. Ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 6, del regolamento n. 1008/2008, lo Stato membro interessato trasmette senza indugio e a titolo gratuito ogni informazione e documentazione pertinente richiesta dalle parti interessate alla gara d'appalto. Sebbene non esista alcun obbligo di trasmettere i documenti di gara alle parti interessate in lingue diverse da quelle dello Stato membro in questione, farlo potrebbe attrarre un numero più elevato di potenziali offerenti.
92. Il bando di gara e il successivo contratto devono contemplare almeno i punti indicati all'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento. Il contenuto e il formato precisi di tali documenti devono essere stabiliti dalle autorità competenti dello Stato membro. La Commissione non dispone di alcun modello al riguardo.
93. Per motivi di efficienza amministrativa, uno Stato membro può pubblicare un bando di gara unico che riguarda varie rotte ⁽⁷⁰⁾. Di conseguenza, sulle varie rotte interessate possono operare diversi vettori aerei, in quanto ciò non significa che le offerte possono essere presentate solo per tutte le rotte in questione.
94. Il termine ultimo per la presentazione delle offerte non deve essere anteriore a due mesi dalla data di pubblicazione della nota informativa ⁽⁷¹⁾. Il bando di gara deve indicare la data di inizio del periodo di esclusività. Di norma tale data coinciderà con la data di decorrenza del contratto stipulato con il vettore aereo selezionato; tuttavia quest'ultima può anche essere successiva. La data di decorrenza del contratto e delle operazioni in esso previste non può essere anteriore alla data di inizio indicata del periodo di esclusività.
95. Ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 4, del regolamento, nel caso in cui la gara riguardi una rotta il cui accesso era già stato limitato a un vettore aereo, l'invito a partecipare alla gara sarà pubblicato almeno sei mesi prima dell'inizio della nuova concessione. Come risulta chiaro dal provvedimento, tale periodo minimo serve a valutare adeguatamente se sussiste ancora la necessità di limitare l'accesso ⁽⁷²⁾. È altresì possibile pubblicare una nota informativa in cui si annuncia la riapertura della rotta, una volta concluso il contratto con il vettore esclusivo e quando il collegamento ritorna a essere una rotta aperta soggetta a OSP. Comunque anche un nuovo bando di gara, conformemente a quanto disposto dal regolamento, consente ai vettori aerei di essere informati e di comunicare la loro volontà di operare senza esclusività e compensazione.

⁽⁶⁶⁾ Articolo 16, paragrafo 10, del regolamento n. 1008/2008. Cfr. il successivo paragrafo 94.

⁽⁶⁷⁾ Cfr. anche il precedente punto 72.

⁽⁶⁸⁾ Articolo 17, paragrafo 2, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁶⁹⁾ La DG MOVE richiede la pubblicazione tramite il segretariato generale della Commissione. Gli Stati membri non dovrebbero contattare direttamente l'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea. Tali note informative saranno inoltre pubblicate sul sito della DG MOVE, nelle sue newsletter e nel newsgroup CIRCABC dedicato.

⁽⁷⁰⁾ Articolo 16, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁷¹⁾ Articolo 17, paragrafo 4, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁷²⁾ Articolo 17, paragrafo 4, del regolamento n. 1008/2008.

96. Gli Stati membri devono informare tempestivamente la Commissione circa i risultati della gara pubblica ⁽⁷³⁾. Al momento non esiste alcun modello disponibile a tale scopo. La Commissione può richiedere allo Stato membro di trasmettere, entro un mese, tutti i documenti pertinenti relativi alla scelta di un vettore aereo per l'effettuazione di un OSP ⁽⁷⁴⁾.

8. COMPENSAZIONE E LEGAME CON LE NORME IN MATERIA DI AIUTI DI STATO

8.1. Possibilità e importo della compensazione

97. La procedura di gara d'appalto ha come obiettivo quello di concedere il diritto esclusivo di operare sulla rotta soggetta a OSP a un unico vettore aereo. Ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 8, del regolamento, lo Stato membro interessato può compensare il vettore aereo selezionato dalla gara per il soddisfacimento dei requisiti previsti dall'OSP. Anche se il vettore aereo si offre di operare sulla rotta senza compensazione, il diritto esclusivo può essere concesso solo mediante una gara pubblica ⁽⁷⁵⁾.
98. La compensazione non può superare l'importo necessario a coprire i costi netti sostenuti per la prestazione dell'OSP, tenendo conto dei conseguenti ricavi ottenuti dal vettore aereo e di un margine di profitto ragionevole ⁽⁷⁶⁾. Il termine «profitto ragionevole» non è definito nel regolamento n. 1008/2008. Nel contesto dei servizi di interesse economico generale, tale termine è definito all'articolo 5, paragrafo 5, della decisione 2012/21/UE della Commissione ⁽⁷⁷⁾ (nel prosieguo la «decisione SIEG») come il tasso di remunerazione del capitale che un'impresa media esigerebbe nel valutare se prestare o meno il servizio di interesse economico generale per l'intero periodo di incarico, tenendo conto del livello di rischio. Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 7, di tale decisione, «se la prestazione di servizi di interesse economico generale non è connessa a un rischio commerciale o contrattuale significativo, in particolare quando il costo netto sostenuto per la prestazione del servizio è essenzialmente compensato interamente ex post, l'utile ragionevole non può superare il tasso swap pertinente maggiorato di un premio di 100 punti base» ⁽⁷⁸⁾. Sembra ragionevole applicare per analogia questi principi al contesto degli OSP nel trasporto aereo in conformità con il regolamento. Se l'utile superasse il livello ragionevole, la compensazione potrebbe anche sollevare questioni relative alla conformità con la normativa in materia di aiuti di Stato.
99. L'importo della compensazione corrisposto al vettore aereo dovrebbe essere calcolato sulla base dei costi reali ed effettivi e delle entrate derivanti dall'esercizio della rotta registrati dal vettore aereo. Per renderli trasparenti e verificabili, il vettore aereo deve utilizzare e tenere aggiornato un sistema contabile sufficientemente dettagliato da consentire il calcolo dei costi e delle entrate corrispondenti a tale specifica rotta soggetta a OSP. In ogni caso, la compensazione è limitata all'importo riportato nel bando di gara del vettore aereo.

8.2. Legame con le norme in materia di aiuti di Stato

100. Innanzitutto, va ricordato che la valutazione degli aiuti di Stato avviene indipendentemente dalla valutazione ai sensi delle disposizioni del regolamento n. 1008/2008. Tuttavia, se non sono soddisfatti i requisiti del regolamento n. 1008/2008, ad esempio relativamente alla definizione dell'OSP, e a quest'ultimo non è associata una compensazione finanziaria, non si possono neppure rispettare i requisiti delle norme in materia di aiuti di Stato. Sebbene i servizi della Commissione interessati collaborino strettamente per valutare i regimi di OSP, è importante evidenziare che le notifiche di aiuti di Stato, ove queste siano richieste ⁽⁷⁹⁾, sono distinte dalle notifiche per i regimi di OSP trasmesse alla Commissione. A livello amministrativo, queste ultime sono trattate dalla DG MOVE, mentre la direzione generale della Concorrenza della Commissione europea («DG COMP») si occupa di qualsiasi eventuale notifica di aiuti di Stato. Questi due insiemi di regole e procedure devono essere rispettati ed è possibile presentare denunce alla Commissione mediante entrambi.

⁽⁷³⁾ Articolo 17, paragrafo 9, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁷⁴⁾ Articolo 17, paragrafo 10, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁷⁵⁾ Articolo 16, paragrafo 10, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁷⁶⁾ Articolo 17, paragrafo 8, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Decisione della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

⁽⁷⁸⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html

⁽⁷⁹⁾ Occorre ricordare che se si rispettano i criteri Altmark (cfr. nota 83) o le disposizioni della decisione SIEG (cfr. nota 85), non è necessario procedere con una tale notifica.

8.2.1. Sovvenzioni pubbliche concesse per compensare obblighi di servizio pubblico

101. Il regolamento si applica nella stessa maniera sia nei casi in cui sia erogata una compensazione, sia nei casi in cui tale compensazione non sia prevista. Tuttavia, quando sono previste compensazioni per gli OSP, la loro erogazione deve essere effettuata in conformità alle disposizioni del trattato in materia di aiuti di Stato (articolo 107-109 del TFUE), così come interpretate dalla Corte di giustizia, e alle norme contenute negli strumenti della Commissione che disciplinano gli aiuti di Stato per la prestazione di servizi di interesse economico generale (SIEG). Tali strumenti della Commissione sono:

- a) una comunicazione⁽⁸⁰⁾ che chiarisce i concetti fondamentali per l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico, nonché le condizioni (i cosiddetti «criteri Altmark»⁽⁸¹⁾, cfr. il punto successivo) alle quali le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico non costituiscono aiuti di Stato;
- b) regolamento della Commissione (UE) n. 360/2012 relativo agli aiuti di importanza minore («de minimis») concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale (nel prosieguo il «regolamento n. 360/2012»)⁽⁸²⁾, il quale prevede che le compensazioni per obblighi di servizio pubblico di importo non superiore a 500 000 EUR nell'arco di tre esercizi finanziari non sono considerate aiuti purché siano soddisfatte le condizioni stabilite nel regolamento;
- c) la decisione SIEG, che stabilisce le condizioni alle quali gli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico sono compatibili con il mercato interno ed esentati dall'obbligo di notifica. L'ambito di applicazione della presente decisione riguarda ogni compensazione per OSP corrisposta a compagnie aeree nel caso di collegamenti con isole per i quali il numero annuo totale di passeggeri trasportati non supera i 300 000 e in conformità col regolamento n. 1008/2008;
- d) una comunicazione sulla disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico⁽⁸³⁾ (nel prosieguo la «disciplina SIEG»), che stabilisce le condizioni alle quali le compensazioni soggette all'obbligo di notifica⁽⁸⁴⁾ possono essere dichiarate dalla Commissione compatibili con l'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE;
- e) una guida della Commissione relativa all'applicazione ai servizi di interesse economico generale, e in particolare ai servizi sociali di interesse generale⁽⁸⁵⁾, delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato, di appalti pubblici e di mercato interno, per fornire ulteriori indicazioni sull'applicazione delle norme in materia di SIEG.

8.2.2. I criteri Altmark

102. Nella sentenza *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contro Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (Altmark), la Corte di giustizia ha precisato che le compensazioni degli obblighi di servizio pubblico non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107 del TFUE se sono rispettate le seguenti quattro condizioni cumulative:

- 1) l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
- 2) i parametri utilizzati per il calcolo della compensazione devono essere stabiliti anticipatamente in modo obiettivo e trasparente;
- 3) la compensazione non può eccedere quanto necessario a coprire interamente o in parte i costi derivanti dall'adempimento degli OSP, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;
- 4) quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non è effettuata nell'ambito di una gara pubblica che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, avrebbe sostenuto.

⁽⁸⁰⁾ Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4).

⁽⁸¹⁾ Causa C-280/00, *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*.

⁽⁸²⁾ Regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione, del 25 aprile 2012, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti d'importanza minore («de minimis») concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale (GU L 114 del 26.4.2012, pag. 8).

⁽⁸³⁾ Comunicazione della Commissione in merito alla disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 15).

⁽⁸⁴⁾ Ossia quando la compensazione degli obblighi di servizio pubblico non soddisfa i criteri Altmark, non rientra nell'ambito di applicazione del regolamento sugli aiuti «de minimis» per i SIEG e non beneficia dell'esenzione per categoria in virtù della decisione.

⁽⁸⁵⁾ SWD(2013) 53 final/2, disponibile all'indirizzo:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_it.pdf

103. Qualora queste quattro condizioni siano soddisfatte, le compensazioni degli OSP non costituiscono aiuti di Stato e in questo caso non è necessaria una notifica degli aiuti di Stato alla Commissione (tuttavia, come spiegato in precedenza, i requisiti in materia di notifica o pubblicazione del regolamento n. 1008/2008 continuano ad essere applicabili)⁽⁸⁶⁾. Spetta essenzialmente alle autorità nazionali interessate valutare se questi quattro criteri siano soddisfatti da compensazioni concesse in conformità con l'articolo 17, paragrafo 8, del regolamento n. 1008/2008.
104. Le disposizioni del regolamento n. 1008/2008 sono state modellate sui criteri sopra indicati: l'articolo 17, paragrafo 3, lettera a), riguarda il primo criterio Altmark, l'articolo 17, paragrafo 3, lettera e), concerne il secondo, l'articolo 17, paragrafo 8, è relativo al terzo e, per quanto riguarda il quarto criterio Altmark, l'articolo 16, paragrafo 10, prevede l'utilizzo di una procedura di gara d'appalto. Sebbene l'articolo 16, paragrafo 10, non precisi ulteriormente la procedura di gara d'appalto, in forza della giurisprudenza della sentenza Altmark, la procedura prescelta dovrebbe assicurare la fornitura dei servizi al costo minore per la collettività. Pertanto, nell'applicare il quarto criterio Altmark, qualora sia stata presentata una sola offerta nella procedura di gara d'appalto, non si può generalmente presumere che questo criterio sia stato soddisfatto, a meno che i) non vi siano salvaguardie particolarmente solide nella progettazione della procedura che assicurino la fornitura dei servizi al costo minore per la collettività o ii) lo Stato membro interessato verifichi attraverso ulteriori strumenti che il risultato corrisponda al costo minore per la collettività. Ciò significa che se si soddisfano le condizioni del regolamento n. 1008/2008, alla luce delle spiegazioni di cui sopra, si può in linea di principio ritenere che non si è in presenza di aiuti di Stato.
105. Nel caso che non si possa escludere che, sulla base dei criteri stabiliti in occasione del caso Altmark, si possa essere in presenza di aiuti di Stato, lo Stato membro interessato dovrebbe garantire in altro modo il rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato. Tale caso, ad esempio, si può verificare, secondo le condizioni di emergenza di cui all'articolo 16, paragrafo 12, del regolamento, laddove il vettore aereo sia selezionato senza una procedura di gara aperta, di comune accordo tra le autorità dello Stato membro e il vettore aereo. In tali situazioni, lo Stato membro dovrebbe verificare se l'importo della compensazione non implica l'erogazione di aiuti di Stato in base ai criteri Altmark stabiliti nel regolamento n. 360/2012. In caso contrario è altresì possibile che gli aiuti siano compatibili con il mercato interno a norma della decisione SIEG, nel qual caso non è necessaria alcuna notifica, o che debbano essere notificati, ma possano essere dichiarati compatibili dalla Commissione in conformità all'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE, se sono soddisfatte le condizioni della disciplina SIEG.

9. PROCEDURA DI EMERGENZA

106. Nel corso di una concessione esclusiva, il vettore aereo dell'UE che è stato selezionato attraverso una gara pubblica può essere costretto a interrompere la fornitura dei servizi con breve preavviso, ad esempio a causa di insolvibilità finanziaria. In tali circostanze, ove necessario, l'articolo 16, paragrafo 12, del regolamento prevede una procedura di emergenza per evitare l'interruzione dei servizi aerei in questione. La procedura si applica esclusivamente in caso di improvvisa e inaspettata interruzione dei servizi aerei su una rotta soggetta a OSP, dove il servizio era già prestato da un vettore aereo selezionato attraverso una gara pubblica. Non si applica nei casi in cui le procedure nazionali di modifica degli OSP o di rinnovo delle offerte si protraggono per un periodo di tempo inaspettatamente lungo⁽⁸⁷⁾.
107. La procedura di emergenza non può essere applicata tra l'altro nelle seguenti situazioni:
- in caso di una compagnia aerea operante sulla rotta senza esclusività (OSP aperto),
 - quando l'interruzione dei servizi aerei avviene alla fine del contratto (poiché questa interruzione dei servizi è prevedibile e quindi non improvvisa). Si dovrebbe pubblicare un nuovo bando di gara almeno sei mesi prima dell'inizio del nuovo periodo di concessione,
 - quando l'interruzione dei servizi aerei segue un preavviso di almeno sei mesi da parte del vettore aereo operativo (l'interruzione dei servizi non è improvvisa o imprevedibile e vi è abbastanza tempo per indire un nuovo bando di gara senza ricorrere alla procedura di emergenza)⁽⁸⁸⁾.
108. In caso di un'interruzione improvvisa dei servizi da parte del vettore aereo selezionato in base alla procedura di gara riportata sopra, lo Stato membro può selezionare un vettore aereo dell'UE diverso che si assuma l'OSP per un

⁽⁸⁶⁾ Ad esempio, va evidenziato che il primo criterio Altmark, la decisione SIEG e la disciplina SIEG, richiedono tutti l'esistenza di un «reale» servizio d'interesse economico generale, che nel contesto del trasporto aereo presuppone il rispetto dell'articolo 16 e 17 del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁸⁷⁾ La Commissione ha osservato un uso più diffuso delle procedure di emergenza e il ricorso a procedure nazionali di aggiudicazione nei casi che non possono in realtà costituire una emergenza. Questa è una tendenza che la Commissione intende monitorare e controllare attentamente e affrontare, ove necessario.

⁽⁸⁸⁾ Cfr. l'articolo 17, paragrafo 4, del regolamento n. 1008/2008 e il precedente punto 97.

periodo massimo di sette mesi, se l'importo delle compensazioni rimane in linea con l'articolo 17, paragrafo 8, del regolamento⁽⁸⁹⁾ e se la selezione del nuovo vettore aereo è effettuata tra i vettori aerei dell'UE, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione. Deve inoltre essere pubblicato subito un nuovo bando di gara per un periodo regolare di contratto, come emerge anche dall'interazione dei limiti di tempo illustrati immediatamente sotto.

109. Il periodo di sette mesi deve essere calcolato a partire dall'inizio delle operazioni da parte del vettore aereo appena selezionato e non può essere rinnovato. Infatti, poiché il bando di gara ha come obiettivo il rinnovo di un diritto esclusivo già esistente, l'invito a presentare offerte deve essere pubblicato almeno sei mesi prima in conformità all'articolo 17, paragrafo 4, del regolamento.
110. Si dovrebbero rispettare i principi di trasparenza e non discriminazione per la selezione del vettore aereo, tenendo conto delle circostanze specifiche. La procedura di emergenza si applica infatti quando non vi è abbastanza tempo a disposizione per indire un bando formale, in quanto è necessario selezionare tempestivamente un nuovo vettore aereo. Le autorità dovrebbero comunque contattare il prima possibile i diversi vettori aerei potenzialmente interessati a operare sulla rotta in questione. Questi in genere potrebbero essere i vettori aerei che sono già attivi nella regione e/o hanno preso parte all'ultima procedura di gara.
111. Lo Stato membro in questione deve senza indugio informare la Commissione e gli altri Stati membri interessati circa la procedura di emergenza e le sue motivazioni⁽⁹⁰⁾. Si raccomanda altresì allo Stato membro di informare la Commissione sugli eventuali contatti presi con altri vettori aerei e sul loro esito. La Commissione può anche provvedere alla pubblicazione di una nota nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, anche se ciò non è obbligatorio in caso di procedura di emergenza.
112. Su richiesta di uno Stato membro, o di propria iniziativa, la Commissione ha la facoltà, secondo la pertinente procedura consultiva, di sospendere la procedura di emergenza qualora ritenga, a seguito della sua valutazione, che questa non rispetti i requisiti della procedura di emergenza stabilita nel regolamento o che sia comunque in contrasto con il diritto dell'Unione⁽⁹¹⁾.

10. PROCEDURA DI GARA D'APPALTO PER GLI OSP E LEGAME CON LE NORME IN MATERIA DI APPALTI

113. Le procedure indicate nel regolamento n. 1008/2008 devono sempre essere applicate quando si organizzano gare per l'appalto di servizi aerei. Quando conclude un contratto di servizio pubblico, l'autorità competente di uno Stato membro è tenuta a rispettare le norme applicabili in materia di appalti. Il 26 febbraio 2014, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato le direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE⁽⁹²⁾ (nel prosieguo la «direttiva 2014/24» e la «direttiva 2014/25»), che stabiliscono le norme riguardanti gli appalti pubblici di servizi.
114. Nella stessa data, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato una nuova direttiva 2014/23/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione di servizi⁽⁹³⁾ (nel prosieguo la «direttiva 2014/23») e, in base all'esperienza della Commissione, la maggior parte dei contratti stipulati in applicazione dell'articolo 17 del regolamento n. 1008/2008 costituisce una «concessione di servizi» ai sensi di questa nuova direttiva. In particolare, mediante tali contratti, l'autorità competente affida a un vettore aereo la fornitura di servizi aerei per un determinato periodo di tempo. Il vettore aereo ha l'obbligo di prestare i servizi di trasporto previsti dal contratto, generalmente a fronte di una compensazione finanziaria da parte dell'autorità⁽⁹⁴⁾. In linea di principio, il vettore aereo si assume il rischio di gestione (se così non fosse, un tale contratto si configurerebbe come un appalto pubblico ai sensi della direttiva 2014/24 o 2014/25), compreso il rischio relativo alla domanda dei suoi servizi di trasporto, poiché in genere le autorità competenti non garantiscono nel contratto che il vettore aereo recupererà tutti gli investimenti effettuati o i costi sostenuti nell'adempiere ai propri obblighi contrattuali⁽⁹⁵⁾. La qualifica di concessione è importante, in quanto l'articolo 10, paragrafo 3, della direttiva 2014/23 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione afferma espressamente che non si applica alle concessioni di servizi di trasporto aereo sulla base della concessione di una licenza di gestione a norma del regolamento n. 1008/2008. Nei rari casi in cui l'accordo si possa qualificare come un appalto pubblico di servizi, contemplato dalla direttiva 2014/24 o 2014/25, a seconda dei casi, la direttiva pertinente si applicherebbe, in linea di principio, contestualmente al regolamento n. 1008/2008, con quest'ultimo che, in qualità di *lex specialis*, prevale in caso di conflitto.

⁽⁸⁹⁾ Come sempre, le norme in materia di aiuti di Stato devono essere ugualmente rispettate.

⁽⁹⁰⁾ Articolo 16, paragrafo 12, ultimo comma, prima frase, del regolamento n. 1008/2008.

⁽⁹¹⁾ *Ibidem*, seconda frase.

⁽⁹²⁾ Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65) Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

⁽⁹³⁾ Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1).

⁽⁹⁴⁾ Cfr. anche causa C-205/99, *Análir contro Administración General del Estado* [2001] ECR I-1271, paragrafi 63 e 65.

⁽⁹⁵⁾ La differenza nel livello di rischio andrà altresì a incidere sulla definizione del margine di profitto ragionevole.

11. POTERI DI INDAGINE E DECISIONALI DELLA COMMISSIONE

115. Gli Stati membri devono adottare tutte le misure necessarie per assicurare che ogni decisione (comprese le decisioni di aggiudicazione) sugli OSP possa essere riesaminata in modo efficace il più presto possibile, in caso di violazioni del diritto dell'Unione o delle norme nazionali che lo recepiscono ⁽⁹⁶⁾.
116. Ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento, la Commissione può chiedere agli Stati membri di trasmettere, entro due mesi, la documentazione che giustifichi la necessità dell'OSP e la sua conformità ai criteri di cui all'articolo 16, un'analisi dell'economia della regione, un'analisi dell'equilibrio tra gli oneri previsti e gli obiettivi di sviluppo economico e infine un'analisi dei servizi aerei eventualmente esistenti e delle altre modalità di trasporto disponibili che potrebbero essere prese in considerazione come alternative all'imposizione di un onere. Il diritto di ricevere i documenti e le analisi di cui all'articolo 18, paragrafo 1, lettera da a) a d) permette alla Commissione di essere informata sull'OSP e sulle sue motivazioni. Questi documenti elaborati dallo Stato membro interessato possono anche chiarire il contesto dell'OSP e la sua adeguatezza ai sensi del regolamento.
117. Su richiesta dello Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione svolge un'indagine in conformità con l'articolo 18, paragrafo 2, del regolamento.
118. A norma dell'articolo 18, paragrafo 2, la Commissione decide ⁽⁹⁷⁾, in base a tutti gli elementi rilevanti, se gli articoli 16 e 17 debbano continuare ad applicarsi in relazione alla rotta di cui trattasi. L'obiettivo è quello di garantire la corretta applicazione delle norme rilevanti sia per l'imposizione dell'OSP in quanto tale, sia per la limitazione dell'accesso ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 9, e per l'importo della compensazione concessa.

⁽⁹⁶⁾ Articolo 18, paragrafo 1, del regolamento n. 1008/2008. Spetta agli Stati membri decidere se ciò deve essere fatto da un organo amministrativo o da un tribunale.

⁽⁹⁷⁾ Applicando la pertinente procedura consultiva conformemente all'articolo 18, paragrafo 2, del regolamento n. 1008/2008.

ALLEGATO I

Questionario realizzato dalla DG COMP e dalla DG MOVE per la notifica degli OSP alla Commissione

Notifica di oneri di servizio pubblico (OSP) imposti in base agli articoli 16 e 17 del Regolamento (CE) n. 1008/2008 ⁽¹⁾

* Si prega di allegare questo modulo ai documenti da trasmettere alla DG MOVE per essere pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

* Il modulo va inviato all'indirizzo: MOVE-PSO@ec.europa.eu

* Le pagine 1 e 2 vanno trasmesse unitamente alla nota relativa all'imposizione dell'OSP.

* La pagina 3 deve essere inviata insieme alla nota del bando di gara.

Informazioni sulla regione		
Regione servita dall'OSP ⁽²⁾		
Tipo di rotta	È una regione periferica o in via di sviluppo? Il collegamento è una rotta a bassa densità di traffico considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto?	
Motivazioni relative alle esigenze della regione ⁽³⁾		
Informazioni sulla rotta/sulle rotte		
A partire da quando è stato imposto l'OSP sulla rotta ⁽⁴⁾ ?		
Traffico totale sulla rotta durante gli ultimi due anni (espresso in numero di passeggeri)		
Traffico totale ⁽⁵⁾ registrato negli aeroporti serviti durante gli ultimi due anni	Aeroporto di destinazione (che serve la regione interessata)	
	Aeroporto di origine	
Informazioni su servizi aerei alternativi		
Aeroporti alternativi rispetto all'aeroporto di destinazione/origine ⁽⁶⁾		

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

⁽²⁾ Si prega di indicare in particolare le città che devono essere servite dalle rotte soggette a OSP.

⁽³⁾ Si prega di indicare i motivi menzionati all'articolo 16, paragrafo 1, e all'articolo 16, paragrafo 3, lettera a), del regolamento n. 1008/2008 e quale di questi giustifica la necessità di imporre l'OSP.

⁽⁴⁾ Si prega di allegare il testo dell'ultima imposizione o modifica dell'OSP in base al regolamento n. 1008/2008 o, se applicabile, del regolamento n. 2408/92.

⁽⁵⁾ Passeggeri in partenza e in arrivo.

⁽⁶⁾ L'elenco dovrebbe comprendere almeno gli aeroporti che si trovano in un raggio di 150 km o in un'isocrona di 1 ora e 30 minuti dalla/e città della regione interessata.

Informazioni su servizi aerei alternativi	
Descrizione di servizi aerei alternativi (frequenze, orari, scali, stagionalità)	
Raffronto dei tempi di viaggio tra il servizio aereo soggetto a OSP e i servizi alternativi	
Conclusioni sulla mancanza di una valida alternativa per i passeggeri	

Informazioni sulle modalità di trasporto alternative						
Altre modalità di trasporto disponibili (contrassegnare la casella)	Marittimo?		Ferrovioario?		Stradale?	
Descrizione dei servizi offerti dalle modalità di trasporto alternative (frequenze, orari, scali, stagionalità)						
Raffronto dei tempi di viaggio tra il servizio aereo soggetto a OSP e i servizi alternativi						
Conclusioni sulla mancanza di una valida alternativa per i passeggeri						

Informazioni sull'OSP	
Breve presentazione dell'OSP in termini di tariffe, orari, frequenze e capacità.	
Come sono stati stabiliti questi aspetti del servizio?	

Informazioni sul bando di gara	
Specificare se il bando di gara, per motivi di efficienza operativa, riguarda diverse rotte	
Specificare se il bando di gara si propone di offrire l'esclusività senza compensazione finanziaria. In caso di risposta negativa, si prega di illustrare le motivazioni per cui questa opzione non è idonea	
Specificare se è stata offerta una compensazione finanziaria e indicarne l'importo	
Specificare in che modo sono stati calcolati la compensazione offerta tramite il bando di gara e il capitolato d'onori	

Informazioni relative agli aiuti di Stato

I servizi della Commissione desiderano richiamare l'attenzione delle autorità nazionali sul fatto che l'osservanza delle prescrizioni del regolamento n. 1008/2008 non influisce sulla valutazione rispetto alle norme in materia di aiuti di Stato per quanto riguarda un'eventuale compensazione finanziaria concessa a norma dell'articolo 17, paragrafo 8, del regolamento n. 1008/2008 (cfr. in particolare il paragrafo 68 della comunicazione della Commissione, del 20 dicembre 2011, sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale ⁽¹⁾).

In particolare, la conformità di una tale compensazione con l'articolo 17, paragrafi 3 e 8, e l'articolo 16, paragrafo 10, del regolamento n. 1008/2008, non è sufficiente a ritenere soddisfatte le quattro condizioni cumulative della sentenza *Altmark* ⁽²⁾. Spetta alle autorità nazionali valutare se queste quattro condizioni sono soddisfatte da compensazioni concesse in conformità all'articolo 17, paragrafo 8, del regolamento n. 1008/2008. Se così non fosse, la compensazione in questione costituisce un aiuto di Stato (si ritiene che gli aiuti *de minimis*, come definiti nel regolamento 360/2012, non soddisfino tutti i criteri dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE e non sono quindi soggetti all'obbligo di notifica stabilito dall'articolo 108, paragrafo 3, del trattato ⁽³⁾).

Tali aiuti di Stato possono essere dichiarati compatibili ed esentati dall'obbligo di notifica se vengono soddisfatti i criteri della decisione della Commissione sugli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico ⁽⁴⁾. In caso contrario si applica l'obbligo di notifica stabilito dall'articolo 108, paragrafo 3, del trattato. La compensazione può essere dichiarata compatibile con il mercato interno in base alla disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico ⁽⁵⁾. Per limitare il numero di notifiche, gli Stati membri possono notificare regimi di aiuti, anziché singole misure di aiuto.

⁽¹⁾ GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 4.

⁽²⁾ Causa C-280/00 *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, punti 87-93. Le quattro condizioni sono le seguenti: 1. l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro; 2. i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti; 3. la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento; 4. quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione, del 25 aprile 2012, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti d'importanza minore (*de minimis*) concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale (GU L 114 del 26.4.2012, pag. 8).

⁽⁴⁾ Decisione della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3). Riguarda ad esempio i collegamenti verso le isole con traffico annuale non superiore a 300 000 passeggeri nei due esercizi precedenti.

⁽⁵⁾ GU C 8 dell'11.1.2012, pag. 15.

ALLEGATO II

Estratto delle disposizioni relative agli OSP contenute nel regolamento n. 1008/2008**Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione)**

Considerando 11 – 12 e articoli 16 – 18:

considerando quanto segue:

- (11) Per tener conto delle caratteristiche e dei vincoli specifici delle regioni ultraperiferiche, in particolare la loro lontananza, insularità e piccole dimensioni, nonché della necessità di collegarle adeguatamente con le regioni centrali della Comunità, può essere giustificata l'adozione di disposizioni speciali concernenti le norme relative al periodo di validità dei contratti per oneri di servizio pubblico per le rotte verso tali regioni.
- (12) È opportuno definire in modo chiaro ed inequivoco le condizioni in base alle quali possono essere imposti oneri di servizio pubblico, assicurando allo stesso tempo che alle relative procedure di gara partecipi un numero sufficiente di concorrenti. È opportuno che la Commissione sia in grado di ottenere tutte le informazioni necessarie per valutare le motivazioni economiche che giustificano l'imposizione di oneri di servizio pubblico in ogni singolo caso.

*Articolo 16***Principi generali per gli oneri di servizio pubblico**

1. Previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione, gli aeroporti interessati e i vettori aerei operanti sulla rotta, uno Stato membro può imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso. Tale onere è imposto esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale.

I criteri specifici imposti sulla rotta oggetto dell'onere di servizio pubblico sono stabiliti in modo trasparente e non discriminatorio.

2. Qualora altre modalità di trasporto non possano garantire servizi ininterrotti con almeno due frequenze giornaliere, gli Stati membri interessati hanno la facoltà di prescrivere, nell'ambito degli oneri di servizio pubblico, che i vettori aerei comunitari che intendono operare sulla rotta garantiscano tale prestazione per un periodo da precisare, conformemente alle altre condizioni degli oneri di servizio pubblico.

3. Nel valutare la necessità e l'adeguatezza di un onere di servizio pubblico previsto lo Stato membro tiene conto o gli Stati membri tengono conto:

- a) dell'equilibrio tra l'onere previsto e le esigenze in materia di sviluppo economico della regione interessata;
- b) della possibilità di ricorrere ad altre modalità di trasporto e dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto, in particolare nel caso in cui i servizi ferroviari esistenti servano la rotta prevista con un tempo di percorrenza inferiore a tre ore e con frequenze sufficienti, coincidenze e orari adeguati;
- c) delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti;
- d) dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi.

4. Allorché desidera imporre un onere di servizio pubblico, lo Stato membro trasmette alla Commissione, agli altri Stati membri interessati, agli aeroporti coinvolti e ai vettori aerei che effettuano il collegamento in questione il testo dell'imposizione dell'onere di servizio pubblico prevista.

La Commissione pubblica una nota informativa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nella quale:

- a) specifica i due aeroporti collegati dalla rotta in questione e gli eventuali scali intermedi;
- b) specifica la data di entrata in vigore dell'onere di servizio pubblico; e

c) indica l'indirizzo completo presso il quale lo Stato membro interessato rende disponibile senza indugio e a titolo gratuito il testo e qualsivoglia informazione e/o documentazione pertinente correlata all'onere di servizio pubblico.

5. In deroga alle disposizioni del paragrafo 4, per quanto riguarda le rotte su cui il numero di passeggeri previsti per il servizio aereo è inferiore a 10 000 all'anno, la nota informativa sull'onere di servizio è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o in quella nazionale dello Stato membro interessato.

6. La data di entrata in vigore di un onere di servizio pubblico non può essere anteriore alla data di pubblicazione della nota informativa di cui al paragrafo 4, secondo comma.

7. Qualora sia stato imposto un onere di servizio pubblico conformemente ai paragrafi 1 e 2, il vettore aereo comunitario può mettere in vendita il solo posto a condizione che il servizio aereo in questione soddisfi tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico. Di conseguenza, siffatto servizio aereo è considerato un servizio aereo di linea.

8. Qualora sia stato imposto un onere di servizio pubblico a norma dei paragrafi 1 e 2, qualsiasi altro vettore aereo comunitario è autorizzato in qualsiasi momento ad istituire servizi aerei di linea conformi a tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico, incluso il periodo di tempo durante il quale intende effettuare tale prestazione, che può essere richiesto ai sensi del paragrafo 2.

9. In deroga al paragrafo 8, l'accesso ai servizi aerei di linea su una rotta sulla quale nessun vettore aereo comunitario abbia istituito o possa dimostrare di apprestarsi a istituire servizi aerei di linea sostenibili conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta, può essere limitato dallo Stato membro interessato ad un unico vettore aereo comunitario per un periodo non superiore a quattro anni, al termine del quale si procederà ad un riesame della situazione.

Tale periodo può arrivare fino a cinque anni qualora l'onere di servizio pubblico sia imposto su una rotta verso un aeroporto che serve una regione ultraperiferica, di cui all'articolo 299, paragrafo 2 del trattato.

10. Il diritto di effettuare i servizi di cui al paragrafo 9 è concesso tramite gara pubblica a norma dell'articolo 17, per rotte singole o, nei casi in cui ciò sia giustificato per motivi di efficienza operativa, per serie di rotte a qualsiasi vettore aereo comunitario abilitato a effettuare tali servizi. Per motivi di efficienza amministrativa, uno Stato membro può pubblicare un bando di gara unico che riguarda varie rotte.

11. Si ritiene che un onere di servizio pubblico sia scaduto se sulla rotta soggetta a tale onere non è stato effettuato alcun servizio aereo di linea per un periodo dodici mesi.

12. In caso di improvvisa interruzione del servizio da parte del vettore aereo comunitario selezionato a norma dell'articolo 17, lo Stato membro interessato può, in caso di emergenza, selezionare di comune accordo un vettore aereo comunitario differente che si assuma l'onere di servizio pubblico per un periodo massimo di sette mesi, non rinnovabile, alle seguenti condizioni:

- a) ogni eventuale compenso versato dallo Stato membro deve essere conforme all'articolo 17, paragrafo 8;
- b) la selezione deve avvenire tra i vettori aerei comunitari in base ai principi di trasparenza e non discriminazione;
- c) si deve pubblicare un nuovo bando di gara d'appalto.

La Commissione e lo Stato membro o gli Stati membri interessati sono informati senza indugio della procedura di emergenza e delle sue motivazioni. Su richiesta di uno Stato membro, o di propria iniziativa, la Commissione ha la facoltà, secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, di sospendere la procedura qualora ritenga, a seguito della sua valutazione, che questa non rispetti le prescrizioni di cui al presente paragrafo o che sia comunque in contrasto con il diritto comunitario.

Articolo 17

Procedura di gara d'appalto per gli oneri di servizio pubblico

1. La gara d'appalto richiesta a norma dell'articolo 16, paragrafo 10, è effettuata secondo la procedura di cui ai paragrafi da 2 a 10 del presente articolo.

2. Lo Stato membro interessato comunica alla Commissione il testo completo dell'invito a partecipare alla gara salvo nei casi in cui, a norma dell'articolo 16, paragrafo 5, abbia reso noto l'onere di servizio pubblico attraverso la pubblicazione di una nota nella gazzetta ufficiale nazionale. In tal caso, anche il bando di gara è pubblicato nella gazzetta ufficiale nazionale.

3. Il bando di gara ed il successivo contratto devono contemplare tra l'altro i punti seguenti:

- a) le norme prescritte dall'onere di servizio pubblico;
- b) le norme relative alla modifica e alla scadenza del contratto, in particolare per tener conto di cambiamenti imprevedibili;
- c) il periodo di validità del contratto;

- d) le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto.
- e) i parametri obiettivi e trasparenti sulla base dei quali è calcolata la compensazione, ove prevista, per la prestazione dell'onere di servizio pubblico.
4. La Commissione rende pubblico l'invito a presentare offerte attraverso una nota informativa pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Il termine ultimo per la presentazione delle offerte non è anteriore a due mesi dalla data di pubblicazione di tale nota informativa. Nel caso in cui la gara riguardi una rotta alla quale l'accesso era già stato limitato a un vettore a norma dell'articolo 16, paragrafo 9, l'invito a partecipare alla gara è pubblicato almeno sei mesi prima dell'avvio della nuova concessione al fine di valutare se sussista la necessità di limitare l'accesso.
5. La nota informativa contiene le seguenti informazioni:
- a) lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati;
- b) la rotta area interessata;
- c) il periodo di validità del contratto;
- d) l'indirizzo completo presso il quale lo Stato membro interessato rende disponibile il testo dell'invito a partecipare alla gara e qualsivoglia informazione e/o documentazione pertinente correlata alla gara d'appalto e all'onere di servizio pubblico;
- e) il termine ultimo per la presentazione delle offerte.
6. Lo Stato membro interessato o gli Stati membri interessati trasmettono senza indugio e a titolo gratuito ogni informazione e documentazione pertinente richieste dalle parti interessate alla gara d'appalto.
7. La selezione tra le offerte presentate viene effettuata il più presto possibile, tenendo conto della qualità del servizio offerto e in particolare delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti, nonché del costo dell'eventuale compenso richiesto allo Stato o agli Stati membri interessati.
8. Lo Stato membro interessato può compensare un vettore aereo selezionato a norma del paragrafo 7 che soddisfi i requisiti di onere di servizio pubblico prescritti a norma dell'articolo 16; tale compensazione non può superare l'importo necessario per coprire i costi netti sostenuti per la prestazione dell'onere di servizio pubblico, tenendo conto dei conseguenti ricavi ottenuti dal vettore aereo e di un margine di profitto ragionevole.
9. La Commissione è informata per iscritto e senza indugio dei risultati della gara d'appalto e della selezione da parte dello Stato membro, nonché dei seguenti dati:
- a) numero, nome e informazioni aziendali degli offerenti;
- b) elementi operativi contenuti nelle offerte;
- c) compensazione richiesta nelle offerte;
- d) nome dell'offerente selezionato.
10. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione può chiedere agli Stati membri di trasmettere, entro un mese, tutti i documenti pertinenti relativi alla scelta di un vettore aereo per l'effettuazione di un onere di servizio pubblico. Se i documenti richiesti non sono trasmessi entro il termine stabilito, la Commissione può decidere di sospendere l'invito a presentare offerte deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

Articolo 18

Esame degli oneri di servizio pubblico

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che qualsiasi decisione presa ai sensi degli articoli 16 e 17 possa essere riesaminata in modo effettivo e, in particolare, il più presto possibile, laddove sussista violazione del diritto comunitario o delle norme d'attuazione nazionali.

In particolare, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione può chiedere agli Stati membri di trasmettere, nel termine di due mesi:

- a) la documentazione che giustifichi la necessità dell'onere di servizio pubblico e la sua conformità ai criteri di cui all'articolo 16;
- b) un'analisi dell'economia della regione;
- c) un'analisi dell'equilibrio tra gli oneri previsti e gli obiettivi di sviluppo economico;
- d) un'analisi dei servizi aerei eventualmente esistenti e delle altre modalità di trasporto disponibili che potrebbero essere prese in considerazione come alternative all'imposizione di un onere.

2. A richiesta dello Stato membro che ritiene che lo sviluppo di una rotta venga indebitamente limitato dalle condizioni di cui agli articoli 16 e 17, o di propria iniziativa, la Commissione svolge un'indagine e decide, entro sei mesi dal ricevimento della richiesta e deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, in base a tutti gli elementi rilevanti, se gli articoli 16 e 17 debbano continuare ad applicarsi in relazione alla rotta di cui trattasi.

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata**(Caso M.7746 — Teva/Allergan Generics)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2017/C 194/02)

Il 10 marzo 2016 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato interno. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b, in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,
- in formato elettronico sul sito EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=it>) con il numero di riferimento 32016M7746. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.

⁽¹⁾ GUL 24 del 29.1.2004, pag. 1.

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata**(Caso M.8503 — Goldman Sachs/Eurazeo/Dominion Web Solutions)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2017/C 194/03)

L'8 giugno 2017 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato interno. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,
- in formato elettronico sul sito EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=it>) con il numero di riferimento 32017M8503. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.

⁽¹⁾ GUL 24 del 29.1.2004, pag. 1.

IV

(Informazioni)

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

CONSIGLIO

DECISIONE DEL CONSIGLIO

dell'8 giugno 2017**relativa al rinnovo del consiglio di direzione del Centro europeo per lo sviluppo della formazione professionale**

(2017/C 194/04)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il regolamento (CEE) n. 337/75 del Consiglio, del 10 febbraio 1975, relativo all'istituzione di un Centro europeo per lo sviluppo della formazione professionale, in particolare l'articolo 4 ⁽¹⁾,

vista la candidatura presentata dal governo ungherese,

considerando quanto segue:

- (1) con decisioni del 14 luglio 2015 ⁽²⁾ e del 14 settembre 2015 ⁽³⁾, il Consiglio ha nominato i membri del consiglio di direzione del Centro europeo per lo sviluppo della formazione professionale per il periodo dal 18 settembre 2015 al 17 settembre 2018.
- (2) Un posto di membro del consiglio di direzione del Centro nella categoria dei rappresentanti dei governi è vacante per l'Ungheria a seguito delle dimissioni del sig. Lázló ODRÓBINA.
- (3) Occorre nominare i membri del consiglio di direzione del Centro per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 17 settembre 2018,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La persona seguente è nominata membro del consiglio di direzione del Centro europeo per lo sviluppo della formazione professionale per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 17 settembre 2018:

RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI

UNGHERIA

sig.ra Krisztina VUJKOV TOMORNÉ

⁽¹⁾ GUL 39 del 13.2.1975, pag. 1.

⁽²⁾ GU C 232 del 16.7.2015, pag. 2.

⁽³⁾ GU C 305 del 16.9.2015, pag. 2.

Articolo 2

La presente decisione è pubblicata, per informazione, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Lussemburgo, l'8 giugno 2017

Per il Consiglio

Il presidente

K. SIMSON

COMMISSIONE EUROPEA

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾

16 giugno 2017

(2017/C 194/05)

1 euro =

Moneta	Tasso di cambio	Moneta	Tasso di cambio		
USD	dollari USA	1,1167	CAD	dollari canadesi	1,4766
JPY	yen giapponesi	124,33	HKD	dollari di Hong Kong	8,7108
DKK	corone danesi	7,4361	NZD	dollari neozelandesi	1,5441
GBP	sterline inglesi	0,87453	SGD	dollari di Singapore	1,5457
SEK	corone svedesi	9,7370	KRW	won sudcoreani	1 265,35
CHF	franchi svizzeri	1,0885	ZAR	rand sudafricani	14,3831
ISK	corone islandesi		CNY	renminbi Yuan cinese	7,6089
NOK	corone norvegesi	9,4615	HRK	kuna croata	7,3995
BGN	lev bulgari	1,9558	IDR	rupia indonesiana	14 849,32
CZK	corone ceche	26,233	MYR	ringgit malese	4,7756
HUF	fiorini ungheresi	307,91	PHP	peso filippino	55,614
PLN	zloty polacchi	4,2184	RUB	rublo russo	64,2300
RON	leu rumeni	4,5835	THB	baht thailandese	37,923
TRY	lire turche	3,9225	BRL	real brasiliano	3,6681
AUD	dollari australiani	1,4683	MXN	peso messicano	20,0887
			INR	rupia indiana	71,9515

⁽¹⁾ Fonte: tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE**del 15 giugno 2017****relativa alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* della domanda di modifica del disciplinare di una denominazione del settore vitivinicolo di cui all'articolo 105 del regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio [Almansa (DOP)]**

(2017/C 194/06)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 97, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) La Spagna ha presentato una domanda di modifica del disciplinare della denominazione «Almansa» a norma dell'articolo 105 del regolamento (UE) n. 1308/2013.
- (2) La Commissione ha esaminato tale domanda e ha rilevato che sono soddisfatte le condizioni di cui agli articoli da 93 a 96, all'articolo 97, paragrafo 1, nonché agli articoli 100, 101 e 102 del regolamento (UE) n. 1308/2013.
- (3) Al fine di consentire la presentazione delle dichiarazioni di opposizione a norma dell'articolo 98 del regolamento (UE) n. 1308/2013, è quindi opportuno pubblicare nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* la domanda di modifica del disciplinare della denominazione «Almansa»,

DECIDE:

Articolo unico

La domanda di modifica del disciplinare della denominazione «Almansa» (DOP) a norma dell'articolo 105 del regolamento (UE) n. 1308/2013 figura nell'allegato della presente decisione.

Conformemente all'articolo 98 del regolamento (UE) n. 1308/2013, a partire dalla data di pubblicazione della presente decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* è conferito per due mesi il diritto di opporsi alla modifica del disciplinare di cui al primo comma del presente articolo.

Fatto a Bruxelles, il 15 giugno 2017

Per la Commissione

Phil HOGAN

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.

ALLEGATO

«ALMANSA»

AOP-ES-A0044-AM03

Data di presentazione della domanda: 31.8.2015

Domanda di modifica del disciplinare**1. Normativa applicabile alla modifica**

Articolo 105 del regolamento (UE) n. 1308/2013 - Modifica non minore

2. Descrizione e motivi della modifica**2.1. Descrizione del prodotto**

Le modifiche apportate sono dovute ai cambiamenti intervenuti nel mercato del vino, in cui il consumatore sempre più spesso chiede vini a basso tenore alcolico e vini di nuove varietà vinifere che si sono adattate in modo ottimale ai nostri suoli e al nostro clima.

Si precisa inoltre il titolo alcolometrico acquisito dai vini bianchi giovani, rosati, rossi giovani e rossi «roble» per i vini semiseccchi, semidolci e dolci, indicando una gradazione alcolica minima del 9 % per questo tipo di vini.

In virtù della domanda e della concorrenza del mercato, la denominazione di origine «Almansa» mira alla produzione di vini spumanti di qualità destinati a un nuovo mercato che continuano a promuovere la denominazione di origine.

Per tale motivo, in questa sezione si stabiliscono i parametri da rispettare nella produzione dei vini spumanti di qualità recanti la denominazione di origine «Almansa».

2.2. Pratiche enologiche impiegate

Per i vini bianchi giovani, i vini rossi giovani, i vini bianchi fermentati in barile e il vino bianco «Crianza» è soppressa l'indicazione della pressione massima di spremitura, mantenendo costante la resa massima della vendemmia. La resa della vendemmia è la resa misurata in funzione della quale è determinato il limite di pressione al quale va effettuata la spremitura.

Per i vini rosati giovani è soppresso il limite relativo alla durata di macerazione poiché per la produzione di un vino non è possibile fissare la durata minima e massima di macerazione, in quanto queste dipendono dal grado di maturazione dell'uva, dalla temperatura del mosto durante il processo di macerazione e dalla varietà dell'uva. Si evita in tal modo che i vini rosati abbiano un colore troppo carico, tannini troppo forti, siano molto robusti e difficilmente commercializzabili.

Si è aggiunto un nuovo paragrafo relativo ai vini spumanti di qualità, precisando che questi devono soddisfare quanto prescritto all'allegato II, lettera C, del regolamento (CE) n. 606/2009. Con questi vini sarà prodotta la denominazione di origine «Almansa». Sarà inoltre possibile indicare il tipo di fermentazione a norma di quanto disposto all'articolo 66, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 607/2009 della Commissione.

2.3. Delimitazione della zona geografica

In questo paragrafo si chiede di modificare la modalità di delimitazione della zona geografica definendola per comuni, laddove attualmente è definita per poligoni catastali. Fra il 1975 (decreto 16414 del 19 maggio 1975 che disciplina la denominazione di origine «Almansa» e il relativo organismo di controllo) e il 2006 (decreto 01-02-2006 della Consejería de Agricultura, che stabilisce le norme di produzione e che disciplina altre caratteristiche o specifiche tecniche dei vini recanti la denominazione di origine «Almansa»), la zona geografica era definita attraverso i comuni; nel febbraio 2006 la norma di produzione di questi vini è stata modificata e la zona geografica definita attraverso poligoni catastali.

L'attuale definizione della zona geografica è stata determinata in funzione delle superfici piantate a vite. Non si tratta di una zona geografica continua, ma presenta isole fra i poligoni catastali indicate nella norma di produzione e non corrisponde alla zona di produzione storica della denominazione di origine «Almansa», in quanto le zone non incluse rispettano le condizioni di produzione della denominazione di origine «Almansa» e dovrebbero pertanto figurare nel disciplinare. La modifica presentata evita errori futuri dovuti alla ricomposizione e ai cambiamenti di nomenclatura/numerazione dei poligoni catastali presso il catasto.

Questo è il motivo per cui si chiede che la definizione della zona geografica della denominazione di origine «Almansa» comprenda le parcelle e gli appezzamenti vitati ubicati nei seguenti comuni:

- Almansa
- Alpera
- Bonete
- Corral Rubio
- Higuera
- Hoya Gonzalo
- Pétrola
- la zona del comune di Chinchilla, corrispondente al quartiere Villar de Chinchilla, delimitato dalla strada di servizio AB-402 (fra Horna e Venta de Alhama), confinante da una parte con i comuni di Pétrola e di Corral Rubio e dall'altra con i comuni di Bonete, Higuera e Hoya Gonzalo.

Tutti questi comuni rappresentano una superficie omogenea, dalle condizioni pedologiche e climatiche simili e aventi le caratteristiche richieste dal disciplinare della denominazione di origine «Almansa», quali presenti nelle norme di produzione di questi vini prima del 2006.

2.4. Vitigno

Si include la varietà di uva nera «Pinot Noir» (in quanto varietà secondaria), poiché è impiantata nella zona geografica dal 2000 e consente di ottenere vini della qualità richiesta dalla denominazione di origine «Almansa».

2.5. Legame

Questo paragrafo precisa i legami esistenti con la zona geografica per quanto attiene ai vini spumanti di qualità.

Le condizioni pedoclimatiche, l'ubicazione della zona, l'esperienza dei viticoltori come produttori di vino e le varietà della denominazione di origine costituiscono condizioni propizie alla produzione di uve della qualità richiesta per la denominazione di origine utilizzate nella produzione di vini spumanti di qualità.

2.6. Nominativi e recapiti degli organismi di controllo

Sono indicati i nominativi e i recapiti degli organismi di controllo in funzione al momento della presentazione della domanda di modifica e si mantiene il link Internet ove è possibile consultare i dati aggiornati degli organismi di controllo della DOP «Almansa».

DOCUMENTO UNICO

1. Denominazione

Almansa

2. Tipo di indicazione geografica

DOP - Denominazione di origine protetta

3. Categorie di prodotti vitivinicoli

1. Vino

5. Vino spumante di qualità

4. Descrizione del vino/dei vini

Vini giovani bianchi e rosati, secchi

I vini bianchi sono leggeri, con un titolo alcolometrico medio, di un giallo sostenuto e moderatamente aromatici.

I vini rosati hanno un colore che va dal rosa fragola al lampone. Sono freschi, leggeri e di acidità media. In bocca sono allegri e fruttati.

Caratteristiche analitiche generali

Titolo alcolometrico totale massimo (in % vol)	11,5
Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % vol)	11,5

Acidità totale minima:	4,5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	10
Tenore massimo di anidride solforosa totale (in milligrammi per litro):	180

Vini giovani bianchi e rosati, semiseccchi, semidolci e dolci

Per quanto riguarda l'aspetto e il profumo, assomigliano ai vini secchi della stessa varietà.

Per quanto riguarda il sapore, esso è equilibrato relativamente al titolo alcolometrico, all'acidità e al tenore di zucchero residuo.

Caratteristiche analitiche generali

Titolo alcolometrico totale massimo (in % vol)	11,5
Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % vol)	9
Acidità totale minima:	4,5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	10
Tenore massimo di anidride solforosa totale (in milligrammi per litro):	180

Vino bianco fermentato in fusto e vino bianco «Crianza»

Per quanto riguarda l'aspetto, esso è pulito e brillante, di color giallo paglierino e/o dalle tonalità dorate.

Il naso presenta aromi primari con aromi terziari di tostatura dovuti al fusto. Intensità da media a elevata.

In bocca è equilibrato, delicato sulle papille, con un retrogusto fruttato e note legnose.

Caratteristiche analitiche generali

Titolo alcolometrico totale massimo (in % vol)	11,5
Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % vol)	11,5
Acidità totale minima:	4,5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	11,7
Tenore massimo di anidride solforosa totale (in milligrammi per litro):	180

Vino rosso giovane e vino rosso «roble», secchi

I vini rossi hanno un colore sobrio e luminoso, nei toni del violetto/granata e/o porpora. Il loro eccellente livello di acidità consente un invecchiamento e una conservazione prolungati. I vini hanno un aroma e un'intensità cromatica molto elevati e presentano una bella miscelazione di intensità media.

Si tratta di vini corposi, carnosì, dalla veste ampia, equilibrati e dal carattere lievemente tannico. I vini che hanno soggiornato in fusti di rovere hanno una persistenza media e un aroma retronasale con note di tostatura.

Caratteristiche analitiche generali

Titolo alcolometrico totale massimo (in % vol)	12
Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % vol)	12
Acidità totale minima:	4,5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	11,7
Tenore massimo di anidride solforosa totale (in milligrammi per litro):	150

Vino rosso giovane e vino rosso giovane «Roble», semiseccchi, semidolci e dolci.

Per quanto riguarda l'aspetto e il profumo, assomigliano ai vini secchi della stessa varietà.

Per quanto riguarda il sapore, esso è equilibrato relativamente al titolo alcolometrico, all'acidità e al tenore di zucchero residuo.

Caratteristiche analitiche generali

Titolo alcolometrico totale massimo (in % vol)	12
Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % vol)	9
Acidità totale minima:	4,5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	11,7
Tenore massimo di anidride solforosa totale (in milligrammi per litro):	150

Vini rossi «Crianza», «Reserva» e «Gran reserva»

Di colore rosso ciliegia o rubino, con eventuali tonalità aranciate. Veste di media intensità o media.

Bella miscelazione di aromi fruttati e di fusto o di aromi speziati. Intensità medio-alta o alta.

Vino strutturato dalla tannicità media e dal retrogusto armonioso e persistente. * Acidità volatile massima: 15 meq/l per i vini invecchiati.

Caratteristiche analitiche generali

Titolo alcolometrico totale massimo (in % vol)	12
Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % vol)	12
Acidità totale minima:	4,5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	16,7
Tenore massimo di anidride solforosa totale (in milligrammi per litro):	150

Vini spumanti di qualità

Bollicine fini e persistenti, con toni da pallidi a dorati e brillanti per i vini bianchi e da rosati ad aranciate per i rosati. Aromi puliti e fruttati; nei vini di riserva, gli aromi sono intensi. In bocca sono equilibrati e leggeri.

Caratteristiche analitiche generali

Titolo alcolometrico totale massimo (in % vol)	11
Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % vol)	10
Acidità totale minima:	4 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	13,3
Tenore massimo di anidride solforosa totale (in milligrammi per litro):	185

5. **Pratiche enologiche**a. *Pratiche enologiche essenziali*

Pratica enologica specifica

Il processo di fermentazione alcolica deve effettuarsi fino all'esaurimento totale degli zuccheri fermentabili; la temperatura adatta per ottenere gli aromi primari caratteristici non deve superare i 20 °C per i vini bianchi, 25 °C per i vini rosati e 28 °C per i vini rossi. La fermentazione può essere interrotta per conservare gli zuccheri residui oppure, a partire da vini secchi, ricorrendo all'edulcorazione per mezzo di mosti concentrati rettificati provenienti dalla zona di produzione.

I vini possono subire un periodo di invecchiamento che, per i vini «Crianza», «Reserva» e «Gran reserva», sarà rispettivamente di 18, 24 e 36 mesi. Le botti sono di rovere, con una capienza di 330 litri.

I vini spumanti di qualità devono soddisfare quanto prescritto all'allegato II del regolamento (CE) n. 606/2009.

b. *Rese massime*

Varietà di vini bianchi provenienti da vigneti potati ad alberello

7 860 kg di uve per ettaro

Varietà di vini bianchi provenienti da vigneti potati ad alberello

55 hl per ettaro

Varietà di vini rossi provenienti da vigneti potati ad alberello

6 430 kg di uve per ettaro

Varietà di vini rossi provenienti da vigneti potati ad alberello

45 hl per ettaro

Varietà di vini bianchi provenienti da vigneti potati a spalliera

11 430 kg di uve per ettaro

Varietà di vini bianchi provenienti da vigneti potati a spalliera

80 hl per ettaro

Varietà di vini rossi provenienti da vigneti potati a spalliera

10 000 kg di uve per ettaro

Varietà di vini rossi provenienti da vigneti potati a spalliera

70 hl per ettaro

6. **Zona delimitata**

Essa comprende le parcelle e gli appezzamenti vitati ubicati nei seguenti comuni: Almansa, Alpera, Bonete, Corral Rubio, Higuereula, Hoya Gonzalo, Pétrola e Chinchilla, nella zona delimitata dalla strada di servizio AB-402, (fra Horna e Venta de Alhama), confinante da una parte con i comuni di Pétrola e di Corral Rubio e dall'altra con i comuni di Bonete, Higuereula e Hoya Gonzalo.

7. Vitigni principali

Verdejo

Garnacha Tintorera

Monastrell

8. Descrizione del legame/dei legami

Vino

1) Informazioni dettagliate sulla zona geografica (fattori naturali e antropici)

La zona geografica che comprende la denominazione di origine «Almansa» è un altopiano che confina a est, attraverso il corridoio di Almansa, con l'antico regno di Valencia, che per secoli ha segnato il passaggio dalle terre del Levante verso la Castiglia. Il criterio principale che permette di distinguere il territorio della denominazione di origine «Almansa» dalle terre del Levante è la differenza altimetrica fra i 400 m s.l.m. del vicino villaggio di Fuente La Higuera e i 700 m s.l.m. ad Almansa, benché i due centri distino solo 15 km l'uno dall'altro. Il clima è di tipo continentale estremo, con inverni molto freddi e secchi alternati a estati molto calde. Le precipitazioni sono concentrate in primavera e alla fine dell'estate, con una pluviometria media che non supera i 250 mm l'anno.

Il suolo è di norma ricco di calcare e presenta un'alternanza di zone pietrose dal sostrato poco spesso con altre zone più sabbiose e profonde. Non sono generalmente suoli molto fertili e presentano una resa per ettaro scarsa.

I comuni che costituiscono la denominazione di origine «Almansa» si trovano tutti nella provincia di Albacete. Si tratta di una zona essenzialmente rurale il cui principale agglomerato urbano è la cittadina di Almansa, con 26 000 abitanti, e dove l'agricoltura rappresenta la prima risorsa della regione. La denominazione di origine «Almansa» è stata creata nel 1966.

2) Informazioni sulla qualità o sulle caratteristiche del vino essenzialmente o esclusivamente riconducibili all'ambiente geografico

Il clima semiarido della zona di produzione della denominazione di origine «Almansa», associato a un suolo poco fertile, agevolano un autocontrollo della produzione viticola, con una produzione media per ettaro di 4 500 kg. Questa scarsa resa per vite aumenta la concentrazione cromatica, la concentrazione di tannini e la ricchezza aromatica dei vini rossi. In fase di maturazione l'altitudine sul livello del mare consente un'inversione termica notturna molto marcata, un fenomeno che favorisce la produzione di vini di grande qualità.

3) Legame fra le caratteristiche della zona geografica e la qualità del vino

La zona di produzione della denominazione di origine «Almansa» si trova in una regione di transizione, i vigneti sono ubicati su terre pianeggianti caratterizzate da suoli permeabili, ricchi di calcare e poveri di nutrienti, con inoltre una pluviometria scarsa che non supera i 250 mm l'anno. La scarsa pluviometria, unita alla permeabilità del suolo e alla resa scarsa, consente di ottenere vini dall'aroma e dall'intensità cromatica molto elevati.

Vino spumante di qualità

1) Informazioni dettagliate sulla zona geografica (fattori naturali e antropici)

Il clima estremo, caratterizzato da inverni molto freddi e secchi e da estati molto calde nella zona di produzione, nonché l'altitudine media, i suoli ricchi di calcare e la tradizione viticola della denominazione di origine «Almansa» costituiscono condizioni propizie per produrre uve della qualità richiesta e un quadro ideale per produrre vini spumanti di qualità.

2) Informazioni sulla qualità o sulle caratteristiche del vino essenzialmente o esclusivamente riconducibili all'ambiente geografico

Le precipitazioni scarse e i suoli poco fertili sono alla base della scarsa resa di uve per ettaro, elemento che conferisce ai vini spumanti di qualità della denominazione di origine «Almansa» ampiezza ed equilibrio, consentendo loro di presentare bollicine fini e persistenti.

3) Legame fra le caratteristiche della zona geografica e la qualità del vino

Le temperature estreme e la ricchezza di calcare nel suolo permettono di coltivare le varietà autorizzate che conferiscono ai vini ampiezza ed equilibrio; analogamente, la siccità, la scarsa resa e il soleggiamento abbinati a un titolo alcolometrico naturale consentono di produrre vini spumanti di qualità che presentano gradazioni alcoliche definite.

9. Ulteriori condizioni essenziali

Quadro normativo

Presente nella legislazione nazionale

Tipo di disposizione supplementare

Disposizioni integrative in materia di etichettatura

Descrizione della condizione

Per usufruire dell'indicazione di una varietà di vitigno determinata e unica, è necessario che almeno l'86 % delle uve provenga da detta varietà con menzione nei registri dei vini.

10. Link al disciplinare del prodotto

http://pagina.jccm.es/agricul/paginas/comercial-industrial/consejos_new/pliegos/20131202_PLIEGO_DOP_ALMANSA.pdf

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE**del 16 giugno 2017****relativa alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* della domanda di modifica del disciplinare di una denominazione del settore vitivinicolo a norma dell'articolo 105 del regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio [Méntrida (DOP)]**

(2017/C 194/07)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 97, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) La Spagna ha presentato una domanda di modifica del disciplinare della denominazione «Méntrida» a norma dell'articolo 105 del regolamento (UE) n. 1308/2013.
- (2) La Commissione ha esaminato la domanda e accertato che sono rispettate le condizioni di cui agli articoli da 93 a 96, all'articolo 97, paragrafo 1, e agli articoli 100, 101 e 102 del regolamento (UE) n. 1308/2013.
- (3) Al fine di consentire la presentazione delle dichiarazioni di opposizione, conformemente all'articolo 98 del regolamento (UE) n. 1308/2013, la domanda di modifica del disciplinare della denominazione «Méntrida» dovrebbe essere pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

DECIDE:

Articolo unico

La domanda di modifica del disciplinare della denominazione «Méntrida» (DOP) a norma dell'articolo 105 del regolamento (UE) n. 1308/2013 figura nell'allegato della presente decisione.

A norma dell'articolo 98 del regolamento (UE) n. 1308/2013 il diritto di opporsi alla modifica del disciplinare di cui al primo comma del presente articolo è previsto nei due mesi successivi alla data di pubblicazione della presente decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 16 giugno 2017

Per la Commissione

Phil HOGAN

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.

ALLEGATO

«MÉNTRIDA»

AOP-ES-A0047-AM03

Data di presentazione della domanda: 15 luglio 2015

Domanda di modifica del disciplinare**1. Norme applicabili alla modifica**

Articolo 105 — Modifica non minore

2. Descrizione e motivi della modifica**2.1. Descrizione del prodotto**

In seguito alla domanda attuale dei mercati e dei consumatori, si chiede l'inserimento nel disciplinare di produzione dei vini spumanti bianchi, rosati e rossi, al fine di:

- dirigere una parte della produzione verso un mercato meno saturo per quanto riguarda l'offerta di prodotti.
- Si osserva un aumento delle vendite di tali prodotti e si ritiene opportuno proteggerli mediante norme di qualità differenziata.
- I mercati internazionali richiedono una sempre maggiore diversificazione dei prodotti che soddisfino le esigenze del consumatore. La mancata diversificazione va a scapito della competitività e pertanto si è deciso di ampliare la rappresentatività dei prodotti di tutte le gamme e di tutti i prezzi, soprattutto all'esportazione.

2.2. Pratiche enologiche impiegate

Sono state istituite pratiche enologiche specifiche per il nuovo tipo di prodotto vitivinicolo «vini spumanti».

2.3. Delimitazione della zona geografica

In questo paragrafo, si chiede di aggiornare i 17 comuni della zona di produzione, che sono: Argés (solo i poligoni 3 e 5), Cardiel de los Montes, Carpio del Tajo (El), Carriches, Cazalegas, Erustes, Garciotún, Guadamur (solo i poligoni 17 e 18), Illán de Vacas, Lominchar, Mata (La), Mesegar, Nuño Gómez, Olías del Rey, Palomeque, San Martín de Pusa e Talavera de la Reina.

È necessario aggiornare tali comuni in quanto essi in origine non avevano impianti viticoli e non erano stati inseriti nelle prime norme di produzione stabilite. Alcuni di essi sono già stati menzionati nella zona di produzione definita nei regolamenti sulla denominazione di origine pubblicati nel 1966, nel 1976 e nel 1992 e questi diciassette comuni si trovano geograficamente nella zona di produzione delimitata e sono limitrofi.

Esistono attualmente impianti viticoli di varietà autoctone della zona, autorizzate nel disciplinare della DOP Méntrida e, come è stato dimostrato per tutti questi comuni, sia il loro terreno che il loro clima sono simili a quelli dei comuni della zona; si può pertanto ritenere che i comuni menzionati facciano parte della zona di produzione della DOP Méntrida.

Le caratteristiche dei terreni, del clima e delle varietà di questi comuni che si intendono aggiornare sono simili a quelle che costituiscono già la denominazione d'origine.

2.4. Legame

Viene istituito un nuovo legame per il nuovo tipo di prodotto vitivinicolo «vini spumanti».

2.5. Nomi e indirizzi delle autorità di controllo

Sono indicati il nome e l'indirizzo delle autorità di controllo competenti al momento della presentazione della domanda di modifica nonché il link del sito Internet da consultare per conoscere le autorità di controllo aggiornate della DOP Méntrida.

DOCUMENTO UNICO

1. Denominazione (denominazioni)

Méntrida (es)

2. Tipo di indicazione geografica

DOP - Denominazione di origine protetta

3. Categorie di prodotti vitivinicoli

1. Vino

4. Vino spumante

4. Descrizione del vino/dei vini

Vino bianco secco e vino bianco secco «Roble»

I vini bianchi sono di colore giallo chiaro/paglierino, eventualmente con sfumature verdastre (nei primi mesi, in seguito spariscono), leggermente dorate in funzione della varietà e, se del caso, del tempo trascorso nelle botti. Gli aromi sono puliti, di intensità media o forte. Prevalgono gli aromi fruttati, con tonalità fresche, floreali o erbacee. Nel vino bianco «Roble» prevalgono aromi di pasticceria, come la crema e un fondo bruciato. Sono sapidi e aromatici.

Anidride solforosa totale: sarà adattata alle disposizioni dell'allegato I B del regolamento (CE) n. 606/2009 della Commissione

Caratteristiche analitiche generali:

Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % del volume)	11
Acidità totale minima:	5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	10

Vino bianco, vino bianco «Roble», vino semisecco, semidolce e dolce

Fase visiva e fase olfattiva simili a quelle dei vini secchi della stessa varietà.

Gusto: vino equilibrato rispetto al titolo alcolometrico, all'acidità e al tenore di zuccheri residui.

Anidride solforosa totale: sarà adattata alle disposizioni dell'allegato I B del regolamento (CE) n. 606/2009 della Commissione

Caratteristiche analitiche generali:

Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % del volume)	9
Acidità totale minima:	5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	10

Vino rosato secco, semisecco, semidolce e dolce

Colore rosa fragola, brillante e vivo, con riflessi cardinalizi se giovane. Aroma potente che ricorda la fragola, il lampone, i frutti rossi e/o i petali di rosa.

Fresco, fruttato (frutti rossi, fragola, lampone), sapido e potente.

I vini commercializzati senza filtrazione né stabilizzazione sono definiti in fase visiva come «leggermente torbidi o velati», mentre in fase gustativa possono essere più densi e carnosi.

Titolo alcolometrico effettivo minimo dei vini secchi: 11,5 % vol.

Anidride solforosa totale: sarà adattata alle disposizioni dell'allegato I B del regolamento (CE) n. 606/2009 della Commissione

Caratteristiche analitiche generali:

Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % del volume)	9
Acidità totale minima:	5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	10

Vino rosso giovane e vino rosso giovane «Roble», vino rosso secco e vino rosso «Crianza», «Reserva» e «Gran Reserva»

Titolazione elevata. Colore rosso ciliegia, granata scuro o amarena, con sfumature violacee accese sul bordo o dal rosso rubino al rosso ciliegia, con sfumature aranciate e terracotta. Fruttati (mora, ribes) o con note floreali, a volte speziate o legnose. Vino sapido e aromatico, con tannini ben integrati. Dopo il passaggio in botti di rovere l'ingresso in bocca è potente, la struttura e il corpo sono apprezzabili con un retrogusto fruttato intenso e caratteristiche note legnose. Retrogusto amarognolo, lungo e intenso.

*Acidità volatile con possibile superamento di 1 mEq/l per ogni grado di alcol sopra all'11 % vol. e ogni anno di invecchiamento, fino a 16,6 mEq/l al massimo. *Anidride solforosa: 200 mg/l se zuccheri > 5 g/l

Caratteristiche analitiche generali:

Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % del volume)	12
Acidità totale minima:	4,5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	13,3
Tenore massimo di anidride solforosa totale (in milligrammi per litro):	150

Vino rosso giovane e vino rosso giovane «Roble», vino semisecco, semidolce e dolce

Fase visiva e fase olfattiva simili a quelle dei vini secchi della stessa varietà.

Gusto: vino equilibrato rispetto al titolo alcolometrico, all'acidità e al tenore di zuccheri residui.

Anidride solforosa totale: sarà adattata alle disposizioni dell'allegato I B del regolamento (CE) n. 606/2009 della Commissione

Caratteristiche analitiche generali:

Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % del volume)	9
Acidità totale minima:	4,5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	13,3

Vino spumante rosso, bianco e rosato

Bollicine persistenti. Possiede aromi puliti e fruttati. Il vino «Reserva» presenta aromi intensi. Vino equilibrato al palato, dotato di una struttura gradevole.

I vini bianchi sono di color oro pallido o dorati nel caso dei vini «Reserva». I vini rosati hanno tonalità rosate che ricordano i petali di rosa e la terracotta nel caso dei vini «Reserva». I vini rossi presentano tonalità violtee e brillanti nonché sfumature legnose nel caso dei vini «Reserva»

Caratteristiche analitiche generali:

Titolo alcolometrico effettivo minimo (in % del volume)	10
Acidità totale minima:	3,5 in grammi per litro, espressa in acido tartarico
Acidità volatile massima (in milliequivalenti per litro):	13,3
Tenore massimo di anidride solforosa totale (in milligrammi per litro):	185

5. Pratiche vitivinicole

a. Pratiche enologiche essenziali

Sono applicate pressioni inferiori a 2,5 kg/cm² per l'estrazione de mosto e del vino e la separazione dalle vinacce, affinché la resa non superi i 70 litri di mosto o di vino per 100 kg di vendemmia.

Nei vini bianchi i mosti, al netto delle parti solide del grappolo, fermentano a temperature inferiori a 20 °C. Per i vini rossi la durata minima di macerazione del mosto con le bucce è di 48 ore.

Per i vini che richiedono un invecchiamento la fermentazione alcolica avviene a una temperatura non superiore a 30 °C. Durante il processo di invecchiamento sono conservati in botti di rovere con capacità massima di 330 litri.

b. Rese massime

Piante coltivate ad alberello

7 150 kg di uve per ettaro

Piante coltivate ad alberello

50 hl per ettaro

Piante coltivate a spalliera

12 850 kg di uve per ettaro

Piante coltivate a spalliera

90 hl per ettaro

6. Zona delimitata

Situata a nord della provincia di Toledo: provincia di Toledo: Albarreal de Tajo, Alcabón, Aldeaencabo, Almorox, Arcicollar, Argés (solo i poligoni 3 e 5), Barciencia, Bargas, Burujón, Camarena, Camarenilla, Cardiel de los Montes, Carmena, Carpio de Tajo (El), Carranque, Carriches, Casar de Escalona (El), Casarrubios del Monte, Castillo de Bayuela, Cazalegas, Cebolla, Cerralbos (Los), Chozas de Canales, Domingo Pérez, Erustes, Escalona, Escalonilla, Fuensalida, Garciotún, Gerindote, Guadamur (solo i poligoni 17 e 18), Hormigos, Huecas, Illán de Vacas, Lominchar, Lucillos, Malpica de Tajo, Maqueda, Mata (La), Méntrida, Mesegar, Montearagón, Nombela, Novés, Nuño Gómez, Olías del Rey, Otero, Palomeque, Paredes, Pelahustán, Portillo, Quismondo, Real de San Vicente, Recas, Rieves, San Martín de Pusa, Santa Cruz del Retamar, Santa Olalla, Talavera de la Reina, Toledo, Torre de Esteban Hambrán (La), Torrijos, Val de Santo Domingo, Valmojado, Ventas de Retamosa (Las), Villamiel, Viso (El) e Yuncillos.

7. Uve da vino principali

Garnacha Tinta

8. Descrizione del legame/dei legami

Vino

Il clima continentale estremo, caratterizzato da lunghi inverni freddi, estati calde e precipitazioni molto scarse, nonché il terreno sabbioso, acido e povero di calce consentono di ottenere vini con titolo alcolometrico elevato e con una notevole concentrazione di estratto secco, carnosì, corposi e caldi.

Vino spumante

Il contesto geografico permette di coltivare le varietà di cui al punto 6 del presente disciplinare, che conferiscono ampiezza ed equilibrio ai vini.

Al contempo, la siccità e le ore di irraggiamento solare creano un titolo alcolometrico naturale che consente di produrre vini con titoli alcolometrici definiti. I vini indicati al punto precedente sono utilizzati come vini di base per la produzione di vini spumanti. Di conseguenza le indicazioni di questo paragrafo si applicano anche a tali vini.

9. **Ulteriori condizioni essenziali**

Quadro normativo: —

Tipo di condizione ulteriore: —

Descrizione della condizione: —

10. **Link al disciplinare del prodotto**

http://pagina.jccm.es/agricul/paginas/comercial-industrial/consejos_new/pliegos/20121108_PLIEGO_DOP_MENTRIDA.pdf

V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA
CONCORRENZA

COMMISSIONE EUROPEA

Notifica preventiva di concentrazione**(Caso M.8505 — NN Group/ATP/Hotel)****Caso ammissibile alla procedura semplificata****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2017/C 194/08)

1. In data 6 giugno 2017 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Con tale operazione le imprese NN Group N.V. («NN Group», Paesi Bassi), attraverso la sua controllata al 100 % REI Germany B.V. («REI», Paesi Bassi), e Arbejdsmarkedets Tillægspension («ATP», Danimarca) acquisiscono indirettamente, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, il controllo comune di un complesso immobiliare situato a Monaco, Germania, principalmente composto da un albergo Holiday Inn («Hotel»), mediante acquisto di quote.
2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:
 - NN Group: ente finanziario di origine olandese che opera a livello mondiale nei servizi assicurativi e di investimento,
 - ATP: fondo pensione pubblico danese con 4,9 milioni di membri, che opera sotto il controllo dell'autorità di vigilanza finanziaria danese. Gestisce un certo numero di regimi di assistenza e previdenza sociale che contribuiscono a garantire una sicurezza di base ai cittadini danesi,
 - Hotel: un edificio conosciuto come l'Hotel di Hochstraße 3, Monaco, Germania, con relativi parcheggio, ristoranti, bar e spazi ricreativi.
3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo di applicazione del regolamento sulle concentrazioni. Tuttavia si riserva la decisione definitiva al riguardo. Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽²⁾, il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.
4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione europea per fax (+32 22964301), per email all'indirizzo COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o per posta, indicando il riferimento M.8505 — NN Group/ATP/Hotel, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1 («il regolamento sulle concentrazioni»).

⁽²⁾ GU C 366 del 14.12.2013, pag. 5.

Notifica preventiva di concentrazione
(Caso M.8508 — Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3)
Caso ammissibile alla procedura semplificata
(Testo rilevante ai fini del SEE)
(2017/C 194/09)

1. In data 6 giugno 2017 è pervenuta alla Commissione europea la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Con tale operazione le imprese Engie (Francia) e Caisse des Dépôts et consignations («CDC», Francia) acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, il controllo comune delle imprese francesi Solairecorsica 1, Solairecorsica 2 e Solairecorsica 3 mediante acquisto di quote.

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

- Engie: opera lungo l'intera catena del valore nei settori del gas, dell'elettricità e dell'energia,
- CDC: gruppo finanziario e gestore di fondi francese, detenuto dallo Stato, che investe sia in progetti del settore pubblico che in attività sui mercati aperti,
- SolaireCorsica 1, 2 e 3: proprietà e gestione di una centrale fotovoltaica che opera nella produzione di energia elettrica in Corsica (Francia).

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo di applicazione del regolamento sulle concentrazioni. Tuttavia si riserva la decisione definitiva al riguardo. Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽²⁾, il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.

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

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione europea per fax (+32 22964301), per email all'indirizzo COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o per posta, indicando il riferimento M.8508 — Engie/CDC/Solairecorsica 1-2-3, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1 («il regolamento sulle concentrazioni»).

⁽²⁾ GU C 366 del 14.12.2013, pag. 5.

Notifica preventiva di concentrazione
(Caso M.8495 — Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business)
Caso ammissibile alla procedura semplificata
(Testo rilevante ai fini del SEE)
(2017/C 194/10)

1. In data 9 giugno 2017 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Con tale operazione le imprese Cummins, Inc. («Cummins», Stati Uniti) e Eaton Corporation («Eaton», Irlanda) acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, il controllo comune di parti dell'impresa Eaton («Eaton JV Business») mediante acquisto di quote.
2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:
 - Cummins: progettazione, fabbricazione, distribuzione e manutenzione di motori e prodotti correlati in tutto il mondo,
 - Eaton: offerta di soluzioni efficienti sotto il profilo energetico per gestire l'energia nelle sue diverse forme — elettrica, idraulica e meccanica — compresa la fabbricazione e la vendita di trasmissioni automatizzate per veicoli commerciali,
 - Eaton JV Business: fornitura e sviluppo di trasmissioni automatizzate per veicoli commerciali medi e pesanti.
3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento sulle concentrazioni. Tuttavia si riserva la decisione definitiva al riguardo. Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽²⁾, il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.
4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione europea per fax (+32 22964301), per email all'indirizzo COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o per posta, indicando il riferimento M.8495 — Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1 («il regolamento sulle concentrazioni»).

⁽²⁾ GU C 366 del 14.12.2013, pag. 5.

Notifica preventiva di concentrazione
(Caso M.8435 — FMC/DuPont Divestment Business)
(Testo rilevante ai fini del SEE)
(2017/C 194/11)

1. In data 8 giugno 2017 è pervenuta alla Commissione europea la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 e a seguito di un rinvio ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Con tale operazione l'impresa FMC Corporation («FMC», Stati Uniti) acquisisce, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, il controllo di parti dell'impresa E.I. du Pont de Nemours and Company («DuPont», Stati Uniti) (il «Divestment Business»).

La concentrazione proposta rappresenta parte di un accordo di vendita e di acquisto, stipulato tra DuPont e CCP il 31 marzo 2017, che prevede l'acquisizione da parte di FMC di talune attività di DuPont sulla base degli impegni di cessione accettati da DuPont e Dow Chemical Company («Dow») nell'ambito del procedimento di controllo relativo alla proposta di concentrazione tra DuPont e Dow (Caso M.7932 Dow/DuPont).

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

- FMC: impresa che opera a livello mondiale nel settore delle specialità chimiche e ha partecipazioni nei settori agricolo, industriale e dei beni di consumo,
- Divestment Business: la maggior parte delle attività mondiali di DuPont relative a insetticidi e diserbanti, nonché le attività di R&S in materia di protezione delle colture. Questo comprende anche una licenza esclusiva per la fornitura di picoxystrobin puro, un fungicida AI, da utilizzare per la composizione di prodotti semplici o miscelati per le coltivazioni di riso nel SEE.

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo di applicazione del regolamento sulle concentrazioni. Tuttavia si riserva la decisione definitiva al riguardo.

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

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per fax (+32 22964301), per email all'indirizzo COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o per posta, indicando il riferimento M.8435 — FMC/DuPont Divestment Business, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIO

⁽¹⁾ GUL 24 del 29.1.2004, pag. 1 («il regolamento sulle concentrazioni»).

Notifica preventiva di concentrazione
(Caso M.8526 — CPPIB/BTPS/Milton Park)
Caso ammissibile alla procedura semplificata
(Testo rilevante ai fini del SEE)
(2017/C 194/12)

1. In data 12 giugno 2017 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Con tale operazione Canada Pension Plan Investment Board («CPPIB», Canada) e British Telecom Pension Scheme («BTPS», Regno Unito) acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, il controllo comune dell'insieme di Milton Park business park («Milton Park», Regno Unito) mediante acquisto di quote.

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

- CPPIB: investe i fondi di Canada Pension Plan e ha sede a Toronto. CPPIB investe principalmente in beni immobili, public equity, private equity, infrastrutture e strumenti a reddito fisso,
- BTPS: regime pensionistico professionale istituito per i dipendenti di BT Group plc. Le attività di BTPS comprendono investimenti immobiliari, mentre il gruppo investe in obbligazioni e equity nel Regno Unito e all'estero,
- Milton Park, ubicato a Didcot, Oxfordshire, ha una superficie immobiliare totale di 302 acri. Conta 92 edifici e 250 imprese, che danno lavoro a oltre 9 000 persone. Milton Park è attualmente di proprietà di BTPS.

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento sulle concentrazioni. Tuttavia si riserva la decisione definitiva al riguardo. Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽²⁾, il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.

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

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione europea per fax (+32 22964301), per email all'indirizzo COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o per posta, indicando il riferimento M.8526 — CPPIB/BTPS/Milton Park, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1 («il regolamento sulle concentrazioni»).

⁽²⁾ GU C 366 del 14.12.2013, pag. 5.

ALTRI ATTI

COMMISSIONE EUROPEA

Pubblicazione di una domanda di modifica ai sensi dell'articolo 50, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari

(2017/C 194/13)

La presente pubblicazione conferisce il diritto di opporsi alla domanda di modifica ai sensi dell'articolo 51 del regolamento (UE) n. 1151/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

DOMANDA DI APPROVAZIONE DI UNA MODIFICA NON MINORE DEL DISCIPLINARE DI PRODUZIONE DI UNA DENOMINAZIONE DI ORIGINE PROTETTA/DI UN'INDICAZIONE GEOGRAFICA PROTETTA

Domanda di approvazione di una modifica ai sensi dell'articolo 53, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (UE) n. 1151/2012

«BLEU D'Auvergne»

N. UE: PDO-FR-02214 — 4.1.2017

DOP (X) IGP ()

1. Gruppo richiedente e interesse legittimo

Syndicat Interprofessionnel Régional du «Bleu d'Auvergne»

Indirizzo: Mairie
15400 Riom-ès-Montagnes
FRANCIA

tel. +33 471781198
fax +33 471781198
E-mail: bleudauvergne@wanadoo.fr

Il Syndicat Interprofessionnel Régional du «Bleu d'Auvergne» è costituito da operatori della DOP «Bleu d'Auvergne» (produttori, raccoglitori, trasformatori e stagionatori) e ha un interesse legittimo a presentare domanda di modifica del disciplinare.

2. Stato membro o paese terzo

Francia

3. Voce del disciplinare interessata dalla modifica

- Denominazione del prodotto
- Descrizione del prodotto
- Zona geografica
- Prova dell'origine
- Metodo di produzione
- Legame
- Etichettatura
- Altro: legame, controllo

(1) GUL 343 del 14.12.2012, pag. 1.

4. Tipo di modifica

- Modifica a un disciplinare di una DOP o IGP registrata da considerarsi non minore ai sensi dell'articolo 53, paragrafo 2, terzo comma, del regolamento (UE) n. 1151/2012.
- Modifica a un disciplinare di una DOP o IGP registrata, per cui il documento unico (o documento equivalente) non è stato pubblicato, da considerarsi non minore ai sensi dell'articolo 53, paragrafo 2, terzo comma, del regolamento (UE) n. 1151/2012.

5. Modifica (modifiche)

Descrizione del prodotto

Per avere una descrizione completa del formaggio, viene aggiunto che il «Bleu d'Auvergne» è «prodotto esclusivamente» con latte vaccino «addizionato di caglio» e che presenta una pasta «non pressata e non cotta, fermentata e salata».

La frase:

«Questo formaggio esiste in due formati: un formato grande di 2-3 kg di peso, di circa 20 cm di diametro e di 8-10 cm di altezza e un formato piccolo da 1 kg, 500 g o 350 g e da 10,5 cm di diametro»

è sostituita dalla frase:

«Il formaggio presenta una forma cilindrica appiattita di diametro compreso tra 19 e 23 cm, di altezza compresa tra 8 e 11 cm e un peso di 2-3 kg».

Nella denominazione viene quindi considerato solo il formato grande (da 19-23 cm di diametro e da 8-11 cm di altezza) dal momento che il formato piccolo non viene più prodotto da anni. L'indicazione del diametro del formaggio, compreso tra un minimo di 19 cm e un massimo di 23 cm, è più precisa dell'espressione «circa 20 cm» contenuta nel disciplinare in vigore. L'altezza massima è maggiorata di 1 cm per tenere conto delle pratiche riscontrate.

Il tenore di materia secca del prodotto è fissato ad almeno il 51 %, invece del 52 %, e viene aggiunto che questo parametro è espresso «dopo completa essiccazione» ai fini del controllo. Questa modifica tiene conto della progressiva evoluzione verso una consistenza più cremosa del prodotto. Un raffronto tra note di degustazione e risultati di estratto secco evidenzia una correlazione positiva: i formaggi di buona qualità gustativa corrispondono spesso ai formaggi con gli estratti secchi più bassi.

La frase:

«Il formaggio può essere commercializzato con la denominazione di origine "Bleu d'Auvergne" solo a partire dal ventottesimo giorno dalla data dell'aggiunta del caglio»

viene aggiunta in sostituzione della frase:

«La durata di stagionatura è di almeno quattro settimane per i formati di oltre 1 kg e di almeno due settimane per i formati di peso inferiore a 1 kg» che figura nella sezione «Metodo di ottenimento» del disciplinare in vigore.

La durata di stagionatura dei formaggi è così sostituita da un termine minimo, precedente la commercializzazione, di durata equivalente per effetto dell'introduzione di una possibile fase di conservazione successiva a quella di stagionatura vera e propria. Questo termine è espresso in giorni più che in settimane; viene inoltre precisato che esso decorre dalla data dell'aggiunta del caglio conformemente agli usi e al fine di agevolare i controlli.

La crosta del prodotto è descritta in modo più preciso (anziché «crosta naturale fiorita») nelle seguenti frasi: «La crosta del "Bleu d'Auvergne" è sana, senza ristagni di umidità né essudazioni. Non ha un unico colore omogeneo, ma può presentare muffe bianche, grigie, verdi, blu e nere». La descrizione organolettica del prodotto è completata dai seguenti elementi: «La pasta di colore dal bianco all'avorio presenta delle occhiature e un'erborinatura regolarmente distribuita dal blu al verde. Quest'erborinatura ha dimensioni variabili dal chicco di grano al chicco di granoturco. La sua consistenza è fine, fondente e cremosa. Il gusto del "Bleu d'Auvergne" è intenso, caratteristico ed equilibrato, con aromi di erborinatura, sottobosco e persino funghi. Può presentare una punta di salato e un lieve amaro. I sapori derivanti dall'attività del *Penicillium roqueforti* ne esaltano il gusto in modo più o meno pronunciato in base al grado di stagionatura». Questa descrizione, frutto di esami organolettici condotti da professionisti del «Bleu d'Auvergne», consente di descrivere il formaggio con maggiore precisione ed è utile ai fini dell'esame organolettico del prodotto al momento del controllo.

Viene aggiunto che «Il "Bleu d'Auvergne" può essere commercializzato in porzioni di qualsiasi formato» dal momento che il prodotto è spesso venduto al taglio.

Zona geografica

La descrizione della fase di stagionatura è stata completata distinguendo una fase di stagionatura in cantina tra 6 e 12 °C ed eventualmente una fase di conservazione a freddo tra 0 e 6 °C. La prima frase, che specifica le fasi localizzate nella zona geografica, viene completata con l'indicazione della fase di conservazione dei formaggi fino al ventottesimo giorno dalla data dell'aggiunta del caglio.

Viene modificata la delimitazione della zona geografica, ridotta da 1 158 comuni a 630 comuni. Essa è infatti circoscritta al basamento ercinico e alla sua copertura vulcanica, mentre sono esclusi gli ampi bacini sedimentari e le grandi valli alluvionali. È incentrata nelle regioni agricole a vocazione prativa, in cui domina la produzione di erba, e che presentano condizioni di altitudine e di pluviometria favorevoli a questa produzione. Questa zona rientra infine nell'area tradizionale del «Bleu d'Auvergne» e rispecchia il mantenimento di usi tuttora attuali di trasformazione e raccolta del latte per la produzione del «Bleu d'Auvergne». È accertato che nelle zone escluse dalla zona geografica non si effettua più la raccolta del latte destinato alla produzione del «Bleu d'Auvergne», né la produzione del «Bleu d'Auvergne».

Prova dell'origine

Al posto della dichiarazione di idoneità è prevista una dichiarazione di identificazione degli operatori. L'identificazione degli operatori è un prerequisito della loro abilitazione che ne riconosce la capacità di soddisfare i requisiti del disciplinare del marchio di cui chiedono di beneficiare. Sono inoltre previste dichiarazioni necessarie alla conoscenza e al controllo dei prodotti destinati a essere commercializzati come prodotti a denominazione di origine.

È stato inoltre completato l'elenco di quanto gli operatori devono registrare. Le precisazioni apportate alle condizioni di produzione definite dal disciplinare impongono infatti elementi di registrazione aggiuntivi per consentire il loro controllo.

Metodo di produzione

Produzione del latte:

Sono introdotte disposizioni relative alle condizioni di allevamento, conduzione e alimentazione della mandria da latte in modo da rendere conto delle pratiche tradizionali.

È stata definita la mandria da latte. Si tratta dell'«insieme delle vacche da latte e delle giovenche, destinate alla rimonta, presenti nell'azienda», sapendo che «le vacche da latte sono sia quelle da latte che quelle in asciutta» e che «le giovenche sono gli animali compresi tra lo svezzamento e il primo parto». Questa definizione mira a stabilire chiaramente a quali animali si faccia riferimento con i termini di «mandria da latte», «vacche da latte» e «giovenche» nel prosieguo del disciplinare, onde evitare confusioni.

Viene aggiunto che è vietato introdurre nelle mandrie da latte vacche o giovenche nate e/o allevate fuori dalla zona geografica. Da sempre gli allevatori della zona geografica sono infatti autonomi nel garantire la rimonta delle loro mandrie, in quanto le giovenche o le vacche acquistate al di fuori della zona geografica possono presentare difficoltà di adattamento sia all'ambiente di media montagna, sia al tipo di alimentazione, tali da determinare la loro rapida riforma. Il divieto di introdurre nelle mandrie da latte animali nati e/o allevati fuori dalla zona geografica consente quindi un migliore adattamento degli animali all'ambiente e all'alimentazione, tanto più che non sussistono esigenze specifiche in materia di razza.

Per ragioni sanitarie o per le razze Abondance, Aubrac, Brune, Ferrandaise, Simmental Française e Tarentaise, poco numerose nella zona geografica, questa disposizione può tuttavia essere oggetto di una deroga, concessa previo esame circostanziato dall'autorità nazionale competente e limitata nel tempo. In effetti tali razze sono considerate più idonee alle zone di montagna, caratteristica che consente loro di soddisfare il requisito dell'adattamento all'ambiente geografico. Peraltro sono soggette al rispetto delle stesse condizioni di produzione che si applicano alle vacche di altre razze dal momento che sono allevate in un'azienda impegnata nella DOP «Bleu d'Auvergne».

Si precisa che «Durante tutto l'anno la razione di base della mandria da latte è costituita esclusivamente da foraggi provenienti dalla zona geografica della denominazione». Quest'autonomia foraggera nella zona geografica contribuisce al rafforzamento del legame con il territorio.

Viene successivamente esplicitata la composizione della razione di base: sono ammessi tutti i foraggi, compresa l'erba medica a stelo lungo essiccata in mazzi, ad eccezione delle crocifere che hanno un forte impatto sulle caratteristiche organolettiche del latte (odore di cavoli).

La proporzione di erba pascolata, affienata, preaffienata o insilata nella razione di base delle vacche da latte è fissata ad almeno il 70 % in media all'anno espressa in materia secca. Quotidianamente il suo apporto deve essere

almeno pari al 30 %. Fatta eccezione per i periodi di pascolo, le vacche da latte ricevono giornalmente almeno 3 kg di fieno (erba tagliata ed essiccata con un tasso di materia secca superiore all'80 %) per vacca, espressi in materia secca. La produzione del «Bleu d'Auvergne» è infatti radicata in una zona di montagna in cui domina la produzione di erba utilizzata per l'alimentazione delle vacche da latte. Le disposizioni del disciplinare ribadiscono quindi il ruolo dell'erba come elemento base dell'alimentazione.

Per le vacche da latte in lattazione viene definito un obbligo di pascolo di almeno 150 giorni all'anno, oltre a una superficie di pascolo minima di 30 are per vacca. Nella zona geografica della denominazione di origine il pascolo è infatti un elemento centrale dell'alimentazione delle vacche da latte in lattazione e si ricollega alla nozione del paragrafo precedente relativa all'importanza dell'erba nella razione delle vacche da latte.

Si afferma il divieto dell'allevamento senza terra della mandria da latte per garantire il legame con il territorio attraverso l'alimentazione degli animali.

La densità delle aziende è limitata a una vacca da latte per ettaro di superficie foraggera, sulla scia delle proposte precedenti volte a favorire un'alimentazione condotta a partire dalle risorse foraggere dell'azienda, quindi di provenienza della zona geografica, e contribuisce al mantenimento della natura relativamente estensiva delle aziende.

Vengono precisate le condizioni di immagazzinamento dei foraggi per le vacche da latte: i silos a corsia o seminter-rati sono ricavati su una superficie cementata o stabilizzata e il foraggio secco viene immagazzinato sotto un riparo fisso. Queste disposizioni sono volte a preservare la qualità del foraggio.

Per le vacche da latte, l'apporto di alimenti complementari è limitato a 1 800 kg di materia secca per vacca da latte l'anno in media sull'insieme delle vacche da latte, mentre per le giovenche questo apporto non può superare il 30 % della razione totale espressa in materia secca in media l'anno. Si tratta di evitare che questi alimenti occupino un posto troppo importante nell'alimentazione e di favorire quindi la razione di base, originaria della zona geografica. Tra l'altro, sia le materie prime autorizzate nell'alimentazione complementare delle vacche da latte, sia gli additivi autorizzati sono riportati in una lista positiva per poter meglio gestire, garantire e controllare l'alimentazione. È vietata la concitura dei pannelli alla formaldeide. Questa pratica non è infatti in linea con le pratiche tradizionali.

È stata aggiunta una disposizione che vieta gli OGM nell'alimentazione degli animali e nelle colture dell'azienda, finalizzata al mantenimento del carattere tradizionale dell'alimentazione.

Sono definite alcune disposizioni che regolamentano lo spandimento delle sostanze organiche fertilizzanti per preservare l'alimentazione delle vacche da eventuali rischi di contaminazione da sostanze inquinanti.

Latte utilizzato:

Viene aggiunto che il latte è conservato in serbatoi refrigerati dopo la mungitura e che il suo immagazzinamento in fattoria non può superare le 48 ore al fine di limitarne il deterioramento ed evitare lo sviluppo di germi indesiderati.

Si precisa che «Lo svuotamento delle cisterne in serbatoi fissi deve essere obbligatoriamente effettuato nella zona geografica della denominazione», al fine di garantire la tracciabilità del latte raccolto e di facilitare i controlli.

Viene aggiunto che il latte utilizzato può essere crudo, termizzato o pastorizzato, il che corrisponde alle pratiche in uso da decenni.

Trasformazione:

Viene descritta la preparazione del latte prima dell'aggiunta del caglio, sia nella produzione artigianale sia nella produzione in caseificio, conformemente alle competenze tradizionali in modo da garantire il loro mantenimento.

- Nella produzione artigianale viene utilizzato al massimo il latte di due mungiture successive (la prima viene refrigerata a fini di conservazione) e il caglio viene aggiunto entro 16 ore dalla prima mungitura.
- Nella produzione in caseificio viene effettuata una prematurazione del latte prima dell'aggiunta del caglio a una temperatura compresa tra 6 e 14 °C per almeno quattro ore. La conduzione a temperatura di prematurazione può essere accompagnata dall'aggiunta di fermenti e deve essere effettuata entro 24 ore dal conferimento del latte in laboratorio. Queste condizioni sono favorevoli allo sviluppo dei fermenti lattici presenti o aggiunti e sono tali da determinare una leggera acidificazione prima dell'aggiunta del caglio e, quindi, una cagliata a dominanza lattica. La prematurazione è un processo storico nella produzione casearia del «Bleu d'Auvergne».

- L'omogeneizzazione e la standardizzazione quanto alla materia grassa sono ammesse in entrambi i tipi di produzione. L'omogeneizzazione è una tecnica che favorisce lo sviluppo dell'aroma del formaggio, garantisce una migliore distribuzione della materia grassa nella cagliata e permette di ottenere una pasta più bianca con una migliore percezione dell'erborinatura.

La temperatura di aggiunta del caglio tra 30 e 34 °C è regolamentata, in quanto esercita una forte influenza sull'attività presamica in questa fase primordiale.

Oltre alle materie prime casearie, il *Penicillium roqueforti* è specificamente citato nella lista degli ingredienti, ausiliari di produzione e additivi autorizzati sia nel latte, sia nella produzione del «Bleu d'Auvergne». In questa stessa lista, per garantire maggiore precisione, il riferimento alle «colture batteriche innocue, lieviti, muffe» è sostituito da un riferimento alle «altre» colture (oltre al *Penicillium*) di batteri, lieviti e muffe «la cui innocuità è dimostrata dall'uso». Viene successivamente menzionata l'inseminazione con il *Penicillium roqueforti*, in quanto elemento indispensabile del processo tecnologico della produzione del «Bleu d'Auvergne». Occorre notare che il riferimento al *Penicillium roqueforti* sostituisce il riferimento al *Penicillium glaucum* indicato nella sintesi pubblicata dopo un'evoluzione nella conoscenza delle muffe e nella loro classificazione. Per evitare qualsiasi ambiguità durante i controlli, viene precisato che i terreni di coltura ricostituiti sono utilizzati come supporto di crescita dei fermenti.

Per rendere conto degli usi, dopo la coagulazione, sono introdotte le fasi di affettatura e di mescolamento della cagliata, così come quella della separazione della maggior parte della cagliata e del siero prima della collocazione nelle forme: «Dopo la coagulazione, la cagliata viene tagliata in cubi di dimensioni tra il chicco di granoturco e la nocciola. Il mescolamento consente di ottenere granuli "ricoperti" di una sottile pellicola. Prima della formatura, la maggior parte del siero viene separata dalla cagliata. Dopo le operazioni di taglio e mescolamento, la cagliata viene collocata nelle forme». Si tratta quindi di descrivere la produzione attraverso la dimensione del granulo di cagliata dopo il taglio (tra il chicco di granoturco e la nocciola) e di rendere conto della formazione (ricercata) di un granulo ricoperto di una sottile pellicola che interviene successivamente nella formazione dell'occhiatura; i granuli di cagliata restano infatti ben distinti al momento della formatura.

Viene illustrata in dettaglio la fase dello sgocciolamento della cagliata dopo la formatura. Al posto dell'avverbio impreciso «lentamente», presente nel disciplinare in vigore, viene definita una durata massima di 72 ore al fine di registrare le pratiche attuali e di disporre di un valore per l'esecuzione dei controlli. Viene aggiunto che lo sgocciolamento è accompagnato da vari capovolgimenti, che è effettuato senza pressatura e a una temperatura che consente di ottenere un pH inferiore a 5 a fine fase. Questo valore di pH è un passaggio obbligato per ottenere uno sgocciolamento sufficiente per il «Bleu d'Auvergne».

La frase: «È vietata la conservazione delle materie prime casearie, dei prodotti intermedi, della cagliata e del formaggio fresco a temperature inferiori allo zero» è sostituita dalla frase: «È vietata la conservazione della cagliata, così come la conservazione a temperature inferiori allo zero delle materie prime casearie, dei prodotti intermedi o del formaggio fresco». Si tratta di vietare la conservazione in qualsiasi modo della cagliata, in quanto pratica non corrispondente ad alcun uso storico.

Le modalità di salatura sono modificate per tenere conto dell'evoluzione degli strumenti di produzione.

Le frasi:

«Il formaggio viene salato a fine sgocciolamento per strofinamento o per aggiunta di sale a pioggia su tutta la superficie in una stanza a temperatura compresa tra 14 e 22 °C. Questo tipo di salatura è eventualmente preceduto da una salatura in salamoia»

sostituiscono la frase:

«Il formaggio viene sgocciolato lentamente, salato manualmente con sale grosso in due tempi e rivoltato varie volte». Infatti la tecnica manuale e in due tempi, tuttora utilizzata, non può rimanere l'unico metodo di salatura a causa dell'evoluzione di questi strumenti. Possono essere utilizzati sia il sale grosso, sia il sale fino. La salatura per strofinamento o per aggiunta di sale a pioggia, effettuata manualmente o meno, consente la formazione della crosta tipica del «Bleu d'Auvergne». Può essere eventualmente preceduta da una salatura in salamoia del prodotto: pratica utilizzata da alcuni anni in aggiunta alla salatura per strofinamento o per aggiunta di sale a pioggia, senza modificare le qualità organolettiche del prodotto, come dimostrano i risultati di degustazione. Viene specificato che la salatura è effettuata a fine sgocciolamento.

Viene completata la fase della spillatura, con la precisazione che viene effettuata una sola spillatura e con la definizione di un tempo massimo di 10 giorni tra l'aggiunta del caglio e la spillatura per garantire la qualità del prodotto.

Stagionatura:

Al posto della frase: «La durata di stagionatura è di almeno quattro settimane per i formati di oltre 1 kg e di almeno due settimane per i formati di peso inferiore a 1 kg» viene precisato che «A partire dalla data di spillatura,

i formaggi sono stagionati a nudo per almeno 15 giorni in cantina o in essiccatoio a una temperatura compresa tra 6 e 12 °C e con un'igrometria superiore al 90 %. I formaggi vengono poi eventualmente conservati in una stanza a temperatura compresa tra 0 e 6 °C fino al raggiungimento del ventottesimo giorno a decorrere dalla data di aggiunta del caglio, conformemente alle pratiche in uso. La fase di stagionatura a nudo a una temperatura compresa tra 6 e 12 °C e con un'igrometria superiore al 90 % permette al *Penicillium roqueforti* di svilupparsi nella pasta. Successivamente a questo sviluppo, e dopo almeno 15 giorni dalla data di spillatura, i formaggi sono conservati in cantina tra 6 e 12 °C fino al ventottesimo giorno dalla data di aggiunta del caglio o conservati in una stanza a temperatura compresa tra 0 e 6 °C per rallentare lo sviluppo della *Penicillium roqueforti* fino al ventottesimo giorno dalla data di aggiunta del caglio. L'obiettivo è di tenere sotto controllo la formazione dell'erborinatura e di rivelare tutta la gamma aromatica del prodotto.

Viene aggiunto che il prodotto non può essere in alcun modo tagliato prima del termine di ventotto giorni dalla data di aggiunta del caglio, in modo da garantirne l'integrità fin quando non avrà acquisito tutte le sue caratteristiche e da evitare lo snaturamento dello stesso.

Etichettatura

Viene introdotta la dimensione minima dei caratteri per la denominazione registrata: «*almeno uguali ai due terzi di quelle dei caratteri più grandi riportati in etichetta*» per garantire una sufficiente leggibilità della denominazione rispetto alle altre indicazioni contenute sull'etichetta.

Viene riportato l'obbligo di indicare il simbolo DOP dell'Unione europea.

Viene aggiunto il divieto di apportare direttamente ogni altra qualifica al nome della denominazione. Si tratta di un aggiornamento rispetto ai cambiamenti di etichettatura dei prodotti a denominazione di origine.

Per tenere conto della diversità delle modalità di imballaggio, viene cancellata la frase secondo cui i formaggi devono essere confezionati in un foglio di alluminio; possono infatti essere utilizzate anche altre modalità.

Altro

La sezione «Elementi che comprovano il legame con l'ambiente geografico» è riformulata e strutturata in tre parti. La parte «Specificità della zona geografica» riprende i fattori naturali valorizzando la produzione di erba della zona geografica e i fattori umani, sintetizzando la parte storica e sottolineando le competenze specifiche dei produttori del «Bleu d'Auvergne» (alimentazione delle vacche da latte prevalentemente a base d'erba, mescolamento dei granuli di cagliata in vasca di lavorazione, sgocciolamento senza pressatura, salatura, spillatura e stagionatura). La parte «Specificità del prodotto» è aggiornata con gli elementi inseriti nella descrizione del prodotto. Il punto «Legame causale» illustra infine le interazioni tra i fattori naturali e umani e il prodotto.

Nella sottosezione «Controlli sul prodotto» viene aggiunto che «gli esami sono condotti a campione su formaggi giunti almeno al ventottesimo giorno a decorrere dalla data dell'aggiunta di caglio, secondo le procedure descritte nel piano di controllo». Queste modalità sono poi riprese nel piano di controllo della denominazione di origine elaborato da un organismo di controllo.

Nella sezione «Riferimenti relativi agli organismi di controllo» sono aggiornati il nome e i recapiti delle strutture di controllo.

Viene infine aggiunta una tabella contenente i principali punti da controllare e il relativo metodo di valutazione.

DOCUMENTO UNICO

«BLEU D'Auvergne»

N. UE: PDO-FR-02214 — 4.1.2017

DOP (X) IGP ()

1. **Denominazione (Denominazioni)**

«Bleu d'Auvergne»

2. **Stato membro o paese terzo**

Francia

3. Descrizione del prodotto agricolo o alimentare

3.1. Tipo di prodotto

Classe 1.3. Formaggi

3.2. Descrizione del prodotto a cui si applica la denominazione di cui al punto 1

Il «Bleu d'Auvergne» è un formaggio a pasta erborinata, non pressata e non cotta, fermentata e salata, prodotto esclusivamente con latte vaccino addizionato di caglio.

Il formaggio presenta una forma cilindrica appiattita di diametro compreso tra 19 e 23 cm, di altezza compresa tra 8 e 11 cm e un peso di 2-3 kg.

Il tenore di materia grassa è di almeno il 50 % dopo completa essiccazione e quello di materia secca non inferiore al 51 %.

Il formaggio può essere commercializzato con la denominazione di origine «Bleu d'Auvergne» solo a partire dal ventottesimo giorno dalla data dell'aggiunta del caglio.

La crosta del «Bleu d'Auvergne» è sana, senza ristagni di umidità né essudazioni. Non ha un unico colore omogeneo, ma può presentare muffe bianche, grigie, verdi, blu e nere.

La pasta di colore dal bianco all'avorio presenta delle occhiature e un'erborinatura regolarmente distribuita dal blu al verde.

Quest'erborinatura ha dimensioni variabili dal chicco di grano al chicco di granoturco.

La sua consistenza è fine, fondente e cremosa.

Il gusto del «Bleu d'Auvergne» è intenso, caratteristico ed equilibrato, con aromi di erborinatura, sottobosco e persino funghi. Può presentare una punta di salato e un lieve amaro. I sapori derivanti dall'attività del *Penicillium roqueforti* ne esaltano il gusto in modo più o meno pronunciato in base al grado di stagionatura.

3.3. Mangimi (solo per i prodotti di origine animale) e materie prime (solo per i prodotti trasformati)

Durante tutto l'anno la razione di base della mandria da latte è costituita esclusivamente da foraggi provenienti dalla zona geografica della denominazione. Per quanto riguarda gli alimenti complementari apportati alla mandria da latte, l'orografia e il clima di media montagna della zona geografica non ne consentono tecnicamente la produzione nella zona geografica. Per le vacche da latte, l'apporto di alimenti complementari è limitato a 1 800 kg di materia secca per vacca da latte l'anno in media sull'insieme delle vacche da latte. Per le giovenche, questo apporto non può superare il 30 % della razione totale espressa in materia secca in media l'anno. Da queste disposizioni emerge pertanto che almeno il 70 % della materia secca della razione alimentare totale messa a disposizione della mandria da latte è prodotto nella zona geografica.

Fatta eccezione per le crocifere, che sono vietate per tutti gli animali dell'azienda, tutti i foraggi possono entrare nella composizione della razione di base della mandria, compresa l'erba medica a stelo lungo essiccata in mazzi.

L'erba pascolata, affienata, preaffienata o insilata deve costituire almeno il 70 % in media all'anno della razione di base delle vacche da latte espressa in materia secca.

Ogni giorno l'erba pascolata, affienata, preaffienata o insilata deve rappresentare almeno il 30 % della razione di base delle vacche da latte espressa in materia secca.

Fatta eccezione per i periodi di pascolo, le vacche da latte ricevono giornalmente almeno 3 kg di fieno per vacca espressi in materia secca. Per fieno s'intende erba tagliata ed essiccata con un tasso di materia secca superiore all'80 %.

In periodi di disponibilità dell'erba, non appena le condizioni climatiche lo consentono, per le vacche da latte in lattazione il pascolo è obbligatorio. La sua durata non può in ogni caso essere inferiore a 150 giorni all'anno.

Negli alimenti complementari e negli additivi distribuiti alle vacche da latte sono ammessi solo le materie prime e gli additivi precisati in una lista positiva.

Nell'alimentazione degli animali sono ammessi solo i vegetali, i prodotti secondari e i mangimi complementari ricavati da prodotti non transgenici.

3.4. *Fasi specifiche della produzione che devono avere luogo nella zona geografica delimitata*

La produzione del latte, la lavorazione, la stagionatura e la conservazione dei formaggi fino al ventottesimo giorno dalla data di aggiunta del caglio devono avvenire nella zona geografica.

3.5. *Norme specifiche in materia di affettatura, grattugiatura, confezionamento ecc. del prodotto cui si riferisce la denominazione registrata*

Il «Bleu d'Auvergne» può essere commercializzato in porzioni di qualsiasi formato.

3.6. *Norme specifiche in materia di etichettatura del prodotto cui si riferisce la denominazione registrata*

Sull'etichetta deve essere obbligatoriamente riportato il nome della denominazione scritto a caratteri di dimensioni almeno uguali ai due terzi di quelle dei caratteri più grandi riportati in etichetta.

Ogni altra qualifica apportata direttamente al nome della denominazione di origine sull'etichetta, nel materiale pubblicitario, sulle fatture o sui documenti commerciali è vietata; fanno eccezione i marchi di fabbrica o commerciali particolari.

4. **Delimitazione concisa della zona geografica**

La zona geografica del «Bleu d'Auvergne» comprende il seguente territorio:

Dipartimento dell'Aveyron:

Comuni di Brommat, Lacroix-Barrez, Mur-de-Barrez, Murols, Taussac, Thérondels.

Dipartimento del Cantal:

Cantoni di Arpajon-sur-Cère, Aurillac-1, Aurillac-2, Aurillac-3, Mauriac, Murat, Naucelles, Riom-ès-Montagnes, Saint-Flour-1, Saint-Flour-2, Saint-Paul-des-Landes, Vic-sur-Cère, Ydes.

Comuni di Alleuze, Anglards-de-Saint-Flour, Boisset, Celoux, Chaliers, Chazelles, Clavières, Lavastrie, Leynhac, Lorcieres, Marcolès, Maurs, Mourjou, Neuvéglise, Quézac, Rageade, Roannes-Saint-Mary, Rouziers, Ruynes-en-Margeride, Saint-Antoine, Saint-Constant-Fournoulès, Saint-Etienne-de-Maurs, Saint-Georges, Saint-Julien-de-Toursac, Saint-Mamet-la-Salvetat, Sansac-de-Marmiesse, Soulages, Vabres, Val d'Arcomie, Védrières-Saint-Loup, Vitrac.

Dipartimento della Corrèze:

Comuni di Atiliac, Auriac, Bassignac-le-Bas, Bassignac-le-Haut, Bort-les-Orgues, Camps-Saint-Mathurin-Léobazel, La Chapelle-Saint-Géraud, Confolent-Port-Dieu, Darazac, Eygurande, Feyt, Gouilles, Hautefage, Lafage-sur-Sombre, Lamazière-Basse, Lapleau, Laroche-près-Feyt, Latronche, Laval-sur-Luzège, Liginac, Margerides, Mercœur, Merlines, Mestes, Monestier-Merlines, Monestier-Port-Dieu, Neuvic, Palisse, Reygade, Rilhac-Xaintrie, Saint-Bonnet-les-Tours-de-Merle, Saint-Bonnet-près-Bort, Saint-Cirgues-la-Loutre, Saint-Étienne-aux-Clos, Saint-Exupéry-les-Roches, Saint-Fréjoux, Saint-Geniez-ô-Merle, Saint-Hilaire-Foissac, Saint-Hilaire-Luc, Saint-Julien-aux-Bois, Saint-Julien-le-Pèlerin, Saint-Julien-près-Bort, Saint-Pantaléon-de-Lapleau, Saint-Privat, Saint-Victour, Sarroux, Sérandon, Servières-le-Château, Sexcles, Soursac, Thalamy, Ussel, Veyrières.

Dipartimento della Haute-Loire:

Comuni di Ally, Arlet, Autrac, Auvers, La Besseyre-Saint-Mary, Blesle, Bonneval, La Chaise-Dieu, La Chapelle-Geneste, Charraix, Chastel, Chazelles, Cistrières, Crouce, Desges, Espalem, Ferrussac, Grenier-Montgon, Lubilhac, Malvières, Mercœur, Pébrac, Pinols, Saint-Austremoine, Saint-Cirgues, Saint-Étienne-sur-Blesle, Sembadel, Tailhac.

Dipartimento del Lot:

Comuni di Anglars, Bannes, Bessonies, Le Bourg, Le Bouyssou, Cahus, Cardaillac, Cornac, Espeyroux, Frayssinhes, Gorses, Labastide-du-Haut-Mont, Labathude, Lacapelle-Marival, Latouille-Lentillac, Latronquière, Laurettes, Laval-de-Cère, Leyme, Molières, Montet-et-Bouxaal, Predeignes, Sabadel-Latronquière, Saint-Bressou, Saint-Cirgues, Saint-Hilaire, Saint-Maurice-en-Quercy, Saint-Médard-Nicourby, Saint-Perdoux, Saint-Vincent-du-Pendit, Sainte-Colombe, Sénaillac-Latronquière, Sousceyrac-en-Quercy, Terrou, Teyssieu, Viazac.

Dipartimento della Lozère:

Cantoni di Langogne, Saint-Chély-d'Apcher.

Comuni di Albaret-le-Comtal, Arzenc-d'Apcher, Aumont-Aubrac, Les Bessons, Brion, Chambon-le-Château, Chauchailles, Chaulhac, La Chaze-de-Peyre, Estables, La Fage-Montivernoux, La Fage-Saint-Julien, Fau-de-Peyre, Fontans, Fournels, Grandrieu, Javols, Julianges, Lachamp, Lajo, Les Laubies, Le Malzieu-Forain, Le Malzieu-Ville, Les Monts-Verts, Noalhac, La Panouse, Paulhac-en-Margeride, Ribennes, Rieutort-de-Randon, Saint-Alban-sur-Limagnole, Saint-Amans, Saint-Denis-en-Margeride, Saint-Gal, Saint-Juéry, Saint-Laurent-de-Veyrès, Saint-Léger-du-Malzieu, Saint-Paul-le-Froid, Saint-Privat-du-Fau, Saint-Sauveur-de-Peyre, Saint-Symphorien, Sainte-Colombe-de-Peyre, Sainte-Eulalie, Serverette, Servières, Termes, La Villedieu.

Dipartimento del Puy-de-Dôme:

Comuni di Aix-la-Fayette, Ambert, Les Ancizes-Comps, Anzat-le-Luguet, Apchat, Arlanc, Augerolles, Aurières, Auzelles, Avèze, Baffie, Bagnols, Bertignat, Besse-et-Saint-Anastaise, Beurières, Bongheat, Bort-l'Étang, La Bourboule, Bourg-Lastic, Briffons, Bromont-Lamothe, Brousse, Bulhon, La Celle, Ceilloux, Ceysnat, Chambon-sur-Dolore, Chambon-sur-Lac, Chaméane, Champagnat-le-Jeune, Champétières, Chapdes-Beaufort, La Chapelle-Agnon, La Chapelle-sur-Usson, Charbonnières-les-Vieilles, Charensat, Charnat, Chastreix, Chaumont-le-Bourg, Cisternes-la-Forêt, Combrailles, Compains, Condat-en-Combraille, Condat-lès-Montboissier, Courpière, Crevant-Laveine, Cros, Culhat, Cunlhat, Domaize, Doranges, Dorat, Dore-l'Église, Échandelys, Égliseneuve-d'Entraigues, Égliseneuve-des-Liards, Églisolles, Escoutoux, Espinhal, Estandeuil, Esteil, Fayet-le-Château, Fayet-Ronaye, Fernoël, La Forie, Fournols, Gelles, Giat, La Godivelle, La Goutelle, Grandrif, Grandval, Herment, Heume-l'Église, Isserteaux, Job, Jumeaux, Labessette, Landogne, Laqueuille, Larodde, Lastic, Lezoux, Limons, Luzillat, Manglieu, Manzat, Marat, Marsac-en-Livradois, Mazun, Mayres, Mazaye, Mazoires, Medeyrolles, Messeix, Miremont, Le Monestier, Mons, Mont-Dore, Montel-de-Gelat, Montfermy, Montmorin, Murat-le-Quaire, Murol, Nébouzat, Néronde-sur-Dore, Neuville, Noalhat, Novacelles, Olby, Olliegues, Olmet, Orcival, Orléat, Paslières, Perpezat, Peschadoires, Peslières, Picherande, Pontaumur, Pontgibaud, Prondines, Pulvérières, Puy-Saint-Gulmier, Queuille, Roche-Charles-la-Mayrand, Rochefort-Montagne, Saillant, Saint-Alyre-d'Arlanc, Saint-Alyre-ès-Montagne, Saint-Amant-Roche-Savine, Saint-Anthème, Saint-Avit, Saint-Bonnet-le-Bourg, Saint-Bonnet-le-Chastel, Saint-Bonnet-près-Orcival, Saint-Clément-de-Valorgue, Saint-Dier-d'Auvergne, Saint-Donat, Saint-Éloy-la-Glacière, Saint-Étienne-des-Champs, Saint-Étienne-sur-Usson, Saint-Ferréol-des-Côtes, Saint-Flour, Saint-Genès-Champanelle, Saint-Genès-Champespe, Saint-Genès-la-Tourette, Saint-Georges-de-Mons, Saint-Germain-près-Herment, Saint-Germain-l'Herm, Saint-Gervais-sous-Meymont, Saint-Hilaire-les-Monges, Saint-Jacques-d'Ambur, Saint-Jean-d'Heurs, Saint-Jean-des-Ollières, Saint-Jean-en-Val, Saint-Jean-Saint-Gervais, Saint-Julien-Puy-Lavèze, Saint-Just, Saint-Martin-des-Olmes, Saint-Martin-d'Ollières, Saint-Nectaire, Saint-Ours, Saint-Pierre-Colamine, Saint-Pierre-le-Chastel, Saint-Pierre-Roche, Saint-Priest-des-Champs, Saint-Quentin-sur-Sauxillanges, Saint-Romain, Saint-Sauves-d'Auvergne, Saint-Sauveur-la-Sagne, Saint-Sulpice, Saint-Victor-la-Rivière, Sainte-Agathe, Sainte-Catherine, Sallèdes, Saulzet-le-Froid, Sauvagnat, Sauvessanges, Sauviat, Sauxillanges, Savennes, Sermentizon, Singles, Sugères, Tauves, Thiers, Thiolières, Tortebeisse, La Tour-d'Auvergne, Tours-sur-Meymont, Tralaigues, Trémouille-Saint-Loup, Trézioux, Valbeleix, Valz-sous-Châteauneuf, Vernet-la-Varenne, Le Vernet-Sainte-Marguerite, Verneugehol, Vernines, Vertolaye, Villosanges, Vinzelles, Viverols, Voingt.

5. Legame con la zona geografica

La zona geografica del «Bleu d'Auvergne» corrisponde alla parte centro-settentrionale del Massiccio Centrale.

Sorge essenzialmente sul basamento ercinico del Massiccio Centrale, costituito da rocce metamorfiche e granitiche con una copertura vulcanica.

Si tratta di una zona di media montagna che culmina generalmente a oltre 1 000 m e che presenta un'altitudine sempre superiore a 500 m.

È una zona caratterizzata dalla predominanza di un clima di montagna mitigato a ovest dagli influssi di un clima oceanico alterato e a est da un clima continentale degradato. In questo clima talvolta complesso, il parametro più significativo è il regime pluviometrico che condiziona notevolmente l'abbondante produzione di erba riscontrata nel territorio. La zona geografica corrisponde ai settori in cui la pluviometria è superiore agli 800 mm/anno.

Per quanto riguarda i fattori umani, la zona del Puy-de-Dôme situata a ovest dei Monts d'Auvergne, favorevole alla crescita dell'erba e alla produzione di latte, è storicamente la patria della produzione del «Bleu d'Auvergne», iniziata alla metà del XIX secolo. Questo settore costituisce il primo nucleo della denominazione da cui si sviluppa via via tutta la produzione. Dalla produzione di tipo artigianale si passa gradualmente alla produzione in caseificio nella seconda metà del XIX secolo, soprattutto grazie alle innovazioni tecniche proposte da Antoine Roussel, un alverniate che introduce la spillatura del formaggio. La diffusione di questo metodo a partire dalla fine del XIX secolo porta alla costituzione di un secondo nucleo di produzione nel sud-ovest del massiccio del Cantal; la produzione del «Bleu d'Auvergne» si estende poi gradualmente a tutta la zona geografica. Una definizione del «Bleu d'Auvergne» viene approvata nel 1934 dal ministero dell'Agricoltura e nel marzo 1975 il prodotto ottiene la denominazione di origine.

Nell'alimentazione delle vacche da latte si privilegia tuttora l'erba prodotta nella zona geografica, che rappresenta in media annuale oltre i due terzi della razione di base. Il pascolo è obbligatorio per almeno 150 giorni all'anno.

La produzione del «Bleu d'Auvergne» richiede peraltro competenze specifiche. All'interno della vasca di lavorazione i granuli della cagliata vengono mescolati per consentire la formazione di una pellicola molto sottile che impedisca loro di saldarsi gli uni agli altri al momento della formatura. Vengono poi collocati nelle forme. Segue lo sgocciolamento senza pressatura, accompagnato da vari capovolgimenti. A fine sgocciolamento il formaggio viene salato per strofinamento o per aggiunta di sale a pioggia su tutta la superficie, quindi sottoposto a una sola spillatura per aerare la pasta. Il formaggio viene infine messo a stagionare in una cantina umida e areata.

Il «Bleu d'Auvergne» è un formaggio di latte vaccino del peso di 2-3 kg. La sua pasta presenta un'erborinatura di colore da blu a verde, di dimensioni variabili dal chicco di grano al chicco di granoturco, uniformemente distribuita su tutta la superficie.

Il gusto del «Bleu d'Auvergne» è intenso, caratteristico ed equilibrato, con aromi di erborinatura, sottobosco e persino funghi. Il suo gusto è esaltato dai sapori derivanti dall'attività del *Penicillium roqueforti*.

La produzione del «Bleu d'Auvergne» è radicata in una zona di media montagna la cui altitudine e il cui clima, caratterizzato da abbondanti precipitazioni, favoriscono una ricca produzione di erba utilizzata nell'alimentazione delle vacche da latte, soprattutto attraverso la pratica del pascolo.

Peraltro queste alte terre vulcaniche e granitiche dell'altopiano centrale, caratterizzate da inverni lunghi e rigidi, hanno da tempo determinato abitudini di produzione specifiche.

La produzione di questo formaggio del peso di 2-3 kg consentiva lunghi tempi di conservazione e costituiva una soluzione ai problemi di trasformazione e di mantenimento imposti dalle caratteristiche climatiche e dalle necessità degli uomini. Tra l'altro, questa produzione fu a lungo un'alternativa per i piccoli produttori che non avevano una quantità di latte sufficiente per poter produrre una forma di «Cantal».

Le caratteristiche organolettiche del «Bleu d'Auvergne» sono dovute soprattutto all'impiego di una particolare tecnologia di produzione. La formazione della sottile pellicola intorno ai granuli della cagliata, grazie al mescolamento nelle apposite vasche, e lo sgocciolamento senza pressatura favoriscono la creazione di occhiature nella pasta uniformemente distribuite. La spillatura crea dei fori nella pasta e l'ossigeno che penetra nel formaggio attraverso questi fori consente lo sviluppo del *Penicillium roqueforti* nelle occhiature. Questo spiega perché il «Bleu d'Auvergne» presenta un'erborinatura da blu a verde molto fine (dimensioni dal chicco di grano al chicco di granoturco), uniformemente distribuita. Anche l'attività del *Penicillium roqueforti* contribuisce al gusto del prodotto. La salatura per strofinamento o per aggiunta di sale a pioggia su tutta la superficie permette di perfezionare lo sgocciolamento e svolge un ruolo fondamentale nella determinazione del gusto intenso e caratteristico del «Bleu d'Auvergne». Infine, la stagionatura in cantine umide e aerate garantisce lo sviluppo degli aromi caratteristici di erborinatura, sottobosco e funghi del «Bleu d'Auvergne».

Riferimento alla pubblicazione del disciplinare

(articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del presente regolamento)

https://info.agriculture.gouv.fr/gedei/site/bo-agri/document_administratif-710d3e0c-449b-40f1-a1ee-bada81ef7a31/telechargement

ISSN 1977-0944 (edizione elettronica)
ISSN 1725-2466 (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT