

# Gazzetta ufficiale

## dell'Unione europea

# L 346

Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

51° anno

23 dicembre 2008

Sommario

### II Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria

#### DECISIONI

##### Commissione

2008/948/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 23 luglio 2008, relativa alle misure previste dalla Germania a favore di DHL e dell'aeroporto di Lipsia/Halle C 48/06 (ex N 227/06) [notificata con il numero C(2008) 3512] <sup>(1)</sup>** ..... 1

2008/949/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 6 novembre 2008, che adotta un programma comunitario pluriennale in conformità del regolamento (CE) n. 199/2008 del Consiglio che istituisce un quadro comunitario per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca e un sostegno alla consulenza scientifica relativa alla politica comune della pesca** ..... 37

#### INDIRIZZI

##### Banca centrale europea

2008/950/CE:

- ★ **Indirizzo della Banca centrale europea, dell'11 settembre 2008, sulla raccolta dei dati riguardanti l'euro e sull'operatività del Sistema informativo in valuta 2 (ECB/2008/8)** ..... 89

**Nota per il lettore** (vedi terza pagina di copertina)

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

Prezzo: 26 EUR

# IT

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

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

## II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

## DECISIONI

## COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 23 luglio 2008

relativa alle misure previste dalla Germania a favore di DHL e dell'aeroporto di Lipsia/Halle

C 48/06 (ex N 227/06)

[notificata con il numero C(2008) 3512]

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/948/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni ai sensi di detti articoli <sup>(1)</sup> e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

#### 1. PROCEDIMENTO

- (1) Il 5 aprile 2006 la Germania ha notificato le disposizioni relative alla costruzione del polo operativo europeo del gruppo DHL presso l'aeroporto di Lipsia/Halle (LEJ). Il 27 aprile 2006 la Commissione ha chiesto informazioni supplementari, fornite dalla Germania il 24 luglio 2006. Il 26 luglio e il 21 agosto 2006 sono state organizzate riunioni cui hanno partecipato i servizi della Commissione, la società aeroportuale, DHL e le autorità tedesche.
- (2) Con lettera del 23 novembre 2006 la Commissione ha informato la Germania della decisione di avviare il procedimento ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE riguardo alle misure notificate. Il 12 dicembre 2006

la Germania ha richiesto una proroga per la presentazione delle osservazioni, che è stata accolta dalla Commissione. La Germania ha presentato le proprie osservazioni in data 23 febbraio 2007.

- (3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup>. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni entro un mese dalla data di pubblicazione.
- (4) La Commissione ha ricevuto osservazioni degli interessati, che sono state comunicate alle autorità tedesche con lettera del 16 maggio 2007. La Germania ha avuto la possibilità di rispondere a tali osservazioni entro un mese. Con lettera pervenuta alla Commissione il 13 giugno 2007, la Germania ha presentato i propri commenti.
- (5) Su richiesta della Germania, sono state organizzate riunioni il 18 giugno e il 25 settembre 2007. A seguito di tali riunioni, il 19 ottobre e il 18 dicembre 2007 sono pervenute alla Commissione le informazioni supplementari richieste.
- (6) La Germania ha inviato alla Commissione ulteriori informazioni supplementari tramite la corrispondenza del 7 dicembre 2007, 17 marzo 2008 e 9 aprile 2008.

<sup>(1)</sup> GU C 48 del 2.3.2007, pag. 7.

<sup>(2)</sup> Cfr. nota 1.

## 2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELLE MISURE

### 2.1. Le parti

#### 2.1.1. Flughafen Leipzig/Halle GmbH

- (7) Flughafen Leipzig/Halle GmbH (di seguito «aeroporto di Lipsia») è una controllata di Mitteldeutsche Flughafen AG (di seguito «MFAG»). MFAG detiene una partecipazione del 94 % nell'aeroporto di Lipsia. Tra gli altri azionisti figurano il Land Sassonia, le circoscrizioni di Delitzsch e Lipsia, nonché la città di Schkeuditz. Gli azionisti di MFAG sono il Land Sassonia (con il 73 % delle quote), il Land Sassonia-Anhalt (con il 14 %) e le città di Dresda, Halle e Lipsia (con il 6 %, il 5 % e il 2 % rispettivamente). Tra gli azionisti di MFAG non figurano investitori privati.

#### 2.1.2. DHL

- (8) Con un fatturato mondiale pari a 18,2 miliardi di euro nel 2005, l'operatore di servizi di corriere espresso DHL, una controllata di Deutsche Post AG, si attesta tra le aziende leader del settore. Fino al marzo 2008, DHL utilizzava come aeroporto di riferimento (*hub*) in Europa quello di Bruxelles (BRU). A seguito di alcuni problemi con le autorizzazioni regolamentari per i voli notturni, DHL ha trattato con diversi aeroporti per individuare un nuovo scalo in cui spostare la propria sede operativa europea. La ristretta rosa di candidati comprendeva Lipsia, Bruxelles e l'aeroporto francese di Vatry (XCR). Alla fine, DHL ha deciso di spostare il proprio hub a Lipsia entro il 2008.
- (9) È bene osservare che in relazione all'investimento di DHL è già stata adottata una decisione relativa ad aiuti di Stato (N 608/03). Per l'investimento presso l'aeroporto di Lipsia la Commissione ha approvato il 20 aprile 2004 un aiuto regionale dell'intensità massima del 28 %, ai sensi della disciplina multisettoriale degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti<sup>(3)</sup> del 1998. Il Land Sassonia ha quindi concesso a DHL un aiuto pari a 70,8 milioni di euro. Il 2 luglio 2007, inoltre, la Commissione ha approvato tramite una decisione solo parzialmente positiva un sussidio di circa 1,58 milioni di euro destinato alla formazione del personale che i Land Sassonia e il Land Sassonia-Anhalt hanno riconosciuto a DHL per le operazioni presso l'aeroporto di Lipsia<sup>(4)</sup>.

### 2.2. Misure all'esame

- (10) La decisione di avvio del procedimento ha preso in esame le seguenti tre misure:
- a) l'apporto di capitale all'aeroporto di Lipsia, pari a circa 350 milioni di euro, per finanziare la costruzione della nuova pista sud di decollo e atterraggio (di seguito «pista sud»);

b) l'accordo quadro tra l'aeroporto di Lipsia, la controllante MFAG e DHL, in base al quale l'aeroporto è tenuto a costruire la nuova pista sud e, per l'intera durata contrattuale di [...] (\*) anni, a ottemperare ad altri obblighi, tra cui garantire il funzionamento ininterrotto della pista sud 24 ore su 24 e 7 giorni su 7 (di seguito «funzionamento non-stop»);

c) la lettera di patronage del Land Sassonia a favore dell'aeroporto di Lipsia e di DHL, tramite cui il Land Sassonia garantisce a DHL un indennizzo fino a un massimo di [...] euro nel caso in cui DHL non possa utilizzare l'infrastruttura aeroportuale come concordato, ad esempio qualora i voli notturni fossero vietati dalle autorità di regolamentazione.

#### 2.2.1. L'apporto di capitale

- (11) In base alle informazioni a disposizione della Commissione, gli investimenti previsti per la nuova pista sud saranno finanziati tramite un aumento del capitale e un prestito a lungo termine da parte degli azionisti.
- (12) All'avvio dell'indagine formale la Commissione ha calcolato che la costruzione della nuova pista sud sarebbe stata finanziata per 350 milioni di euro tramite apporto di capitale pubblico.

#### 2.2.2. L'accordo quadro

- (13) Secondo l'opinione della Germania, l'accordo quadro non costituisce un aiuto di Stato a favore di DHL, poiché le autorità pubbliche hanno agito in sintonia con i principi di economia del mercato tipici dell'investitore privato. L'accordo quadro precisa le condizioni che l'aeroporto di Lipsia e la MFAG garantiscono per l'avvio delle attività di costruzione e di gestione del nuovo centro operativo nonché per il successivo esercizio. L'accordo quadro comprende altresì alcuni contratti supplementari relativi alle condizioni di operatività, alle tariffe aeroportuali e alla locazione di terreni.

##### 2.2.2.1. Garanzia per il funzionamento non-stop dell'aeroporto

- (14) Ai sensi dell'accordo quadro firmato il 21 settembre 2005, l'aeroporto di Lipsia e MFAG devono rispettare le seguenti condizioni:

a) Prima dell'entrata in funzione del nuovo hub il 1° ottobre 2007, l'aeroporto di Lipsia deve avere concluso la costruzione della pista sud e garantire la possibilità di un funzionamento non-stop dell'infrastruttura. Se l'aeroporto di Lipsia dovesse risultare inadempiente rispetto ai termini stabiliti, l'aeroporto e MFAG sono tenuti a corrispondere un indennizzo fino a un valore massimo di [...] euro (Capo 5 dell'accordo quadro).

<sup>(3)</sup> GU C 107 del 7.4.1998, pag. 7.

<sup>(4)</sup> Aiuto di Stato C 18/07 (ex N 874/06) — Sussidio per la formazione a favore di DHL presso la sede di Lipsia-Halle (Germania), in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale.

(\*) Segreto aziendale.

b) Dopo l'entrata in funzione del nuovo hub, l'aeroporto di Lipsia deve continuare a garantire il funzionamento non-stop dell'aeroporto, mettendo a disposizione risorse sufficienti a garantire l'operatività di DHL concordata nelle condizioni di esercizio per i successivi [...] anni. Se l'aeroporto di Lipsia dovesse risultare inadempiente rispetto a tali condizioni dopo l'entrata in funzione del nuovo hub, l'aeroporto e MFAG sono tenuti a risarcire DHL per tutte le perdite e i danni conseguenti. Al sopravvenire di una limitazione sostanziale della propria operatività, la società DHL ha la facoltà di recedere dall'accordo ed esigere una compensazione per tutti i costi diretti e indiretti connessi al trasferimento dell'attività presso un altro scalo (Capi 8 e 9 dell'accordo quadro). L'aeroporto di Lipsia e MFAG hanno assunto un obbligo di indennizzo illimitato verso DHL per perdite e danni, inclusi quelli derivanti da circostanze che esulano dal controllo dell'aeroporto di Lipsia. Qualora DHL fosse costretta a trasferirsi presso un altro aeroporto a seguito di un divieto di volo notturno da parte dell'autorità di regolamentazione, l'aeroporto di Lipsia potrebbe essere costretto, secondo le stime della Germania, a corrispondere a DHL fino a un massimo di [...] euro.

#### 2.2.2.2. Disciplina delle tariffe aeroportuali

- (15) La fonte principale di finanziamento della nuova pista sud è rappresentata dalle tariffe aeroportuali. Secondo le stime, nel 2008, primo anno di funzionamento continuativo dell'hub, DHL verserà circa [...] euro in diritti aeroportuali. Le tariffe aeroportuali sono oggetto di un contratto separato allegato all'accordo quadro.
- (16) La tassa di atterraggio è identica per tutte le imprese di trasporto aereo, ivi inclusa DHL. Il suo ammontare è inversamente proporzionale al volume complessivo del traffico presso l'aeroporto di Lipsia. Di conseguenza, un vettore che esegue un numero limitato di voli pagherà la stessa tassa di atterraggio di DHL che farà invece un uso molto intensivo delle infrastrutture aeroportuali.

#### 2.2.2.3. Contratti di locazione

(17) L'aeroporto di Lipsia ha stipulato due contratti di locazione con Deutsche Post Immobilien GmbH (di seguito «DPI») e un contratto di costituzione di diritto di superficie con Deutsche Post Grundstücksvermietungsgesellschaft beta mbH & Co. Objekt Leipzig KG (di seguito «DPBS») aventi per oggetto alcune strutture dell'aeroporto. Entrambe le società contraenti appartengono al gruppo Deutsche Post World Net e concedono in locazione gli immobili a DHL mediante contratti separati.

(18) L'aeroporto di Lipsia costruirà un piazzale aeromobili ad uso esclusivo di DHL. Le spese preventivate per l'opera ammontano a circa [...] euro. L'aeroporto di Lipsia darà il piazzale in locazione a DPI alle seguenti condizioni:

a) DPI paga gli interessi del finanziamento ottenuto per acquistare il terreno e realizzare l'opera, nonché un ammortamento annuale pari al [...] % dei costi di costruzione.

b) L'aeroporto di Lipsia si impegna ad accendere un credito per finanziare la costruzione del piazzale. A tale scopo, l'aeroporto di Lipsia sceglierà l'offerta di finanziamento più conveniente tra quelle sottoposte da tre diversi istituti bancari, tra cui Postbank (anch'essa facente parte del gruppo Deutsche Post World Net).

c) Il contratto ha una durata di [...] anni. DPI può risolvere il contratto dopo [...] anni senza dover dare motivazioni, o nel caso in cui DHL receda dall'accordo quadro. In caso di disdetta nei primi [...] anni, DPI è tenuta in ogni caso a versare il canone corrispondente a [...] anni di locazione, esclusi i canoni già pagati.

(19) Il secondo contratto di locazione riguarda altre superfici per la movimentazione di merci che l'aeroporto di Lipsia offre in locazione a DPI alle medesime condizioni previste nel suddetto contratto di locazione. Le spese preventivate ammontano a [...] euro.

(20) Il contratto di costituzione di diritto di superficie concerne il terreno su cui DHL intende erigere i propri edifici. L'aeroporto di Lipsia costituisce il diritto di superficie a favore di DPI alle seguenti condizioni:

a) DPI corrisponde un canone di [...] euro per [...] metri quadrati, pari all'incirca a [...] euro/m<sup>2</sup>.

b) Tale canone è bloccato fino al [...] e in seguito sarà adeguato nella misura del [...] % della variazione dell'indice dei prezzi al consumo.

(21) Sia il contratto di locazione per il piazzale sia il contratto relativo al diritto di superficie conferiscono a DHL un diritto d'opzione fino al [...] per la locazione di altri terreni. L'opzione rimane valida fino al [...] [...]. In seguito DHL potrà mantenere l'opzione solo dietro pagamento di [...] euro/m<sup>2</sup>. Il prezzo dell'opzione continua ad aumentare fino al [...].

(22) Entrambi i contratti contengono una clausola di divieto di locazione dei terreni a concorrenti di DHL, anche se quest'ultima non esercita il proprio diritto d'opzione. Tra i concorrenti sono citati nominalmente [...] e [...].

#### 2.2.3. Lettera di patronage

(23) La lettera di patronage garantisce la solvibilità finanziaria dell'aeroporto di Lipsia per l'intera durata dell'accordo quadro. In forza di tale lettera, il Land Sassonia si impegna a corrispondere un indennizzo massimo di [...] euro qualora DHL non sia in grado di utilizzare l'infrastruttura secondo le modalità previste. Diversamente dall'accordo quadro, nel cui ambito l'aeroporto di Lipsia e MFAG offrono a DHL una garanzia illimitata, la lettera di patronage impegna il Land Sassonia al versamento di un indennizzo a DHL solo fino a un massimo di [...] euro. I diritti di rivalsa per importi superiori a [...] euro possono essere fatti valere solo nei confronti dell'aeroporto di Lipsia e MFAG. La lettera di patronage può avere effetto solo dopo la sua approvazione da parte della Commissione.

### 2.3. Prima valutazione da parte della Commissione

#### 2.3.1. Sussistenza di un aiuto di Stato

##### 2.3.1.1. Apporto di capitale

(24) Con riferimento ai costi di costruzione della nuova pista sud, la Commissione aveva inizialmente ritenuto che l'aeroporto di Lipsia avrebbe ottenuto dagli investimenti nella pista sud entrate sufficienti per coprire (almeno) i costi incrementali e un contributo adeguato ai costi fissi delle infrastrutture già esistenti. In base al piano economico-finanziario presentato dalle autorità tedesche, la Commissione ha stabilito in via preliminare che l'aumento di entrate previsto con l'entrata in funzione della nuova pista sud non è sufficiente a fare fronte ai costi incrementali e che pertanto tale investimento costituisce un aiuto di Stato.

##### 2.3.1.2. Accordo quadro

(25) Nella decisione di avviare il procedimento è stato precisato che DHL sarebbe stata considerata beneficiaria di un aiuto di Stato nel caso in cui l'aeroporto di Lipsia avesse offerto condizioni contrattuali più vantaggiose rispetto a un'impresa privata. Un operatore aeroportuale privato si prefiggerebbe di conseguire dall'investimento nella nuova pista sud entrate sufficienti per coprire (almeno) i costi incrementali, un contributo adeguato ai costi fissi delle infrastrutture già esistenti, nonché una remunerazione congrua per il conferimento del capitale in relazione al rischio assunto tramite l'accordo quadro.

(26) Nella decisione di avviare il procedimento è stato constatato che l'incremento delle entrate previsto in seguito all'entrata in funzione della nuova pista sud non coprirebbe nemmeno i costi incrementali e avrebbe provocato nel 2006 un flusso di cassa negativo per circa [...] euro (cfr. punto 70 della suddetta decisione). L'aeroporto di Lipsia non sarebbe pertanto in grado di coprire tramite le proprie entrate i rischi assunti ai sensi dell'accordo quadro.

(27) Nella summenzionata decisione la Commissione ha manifestato seri dubbi sul fatto che un'impresa privata

a) avrebbe concordato tariffe aeroportuali e canoni di locazione che non sono neppure in grado di coprire i costi incrementali della pista sud;

b) avrebbe assunto tramite l'accordo quadro degli obblighi che riducono ulteriormente le prospettive di profitto dell'aeroporto;

c) avrebbe convenuto contratti di locazione che non appaiono rispondenti alle condizioni del mercato locale e che limitano le sue possibilità commerciali.

#### 2.3.1.3. Lettera di patronage

(28) Nella decisione di avviare il procedimento la Commissione ha constatato che la lettera di patronage non soddisfa le condizioni per cui una garanzia può non essere considerata un aiuto di Stato, secondo quanto stabilito dalla comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie <sup>(5)</sup> (di seguito «comunicazione sulle garanzie»). Tali requisiti stabiliscono, tra l'altro, che la garanzia deve essere ottenuta, in linea di principio, sui mercati finanziari a condizioni di mercato senza alcun intervento da parte dello Stato e per essa deve essere pagato il prezzo di mercato. Il medesimo principio è ribadito nella più recente comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie <sup>(6)</sup> del 2008, entrata in vigore il 20 giugno 2008, che stabilisce peraltro i medesimi requisiti.

(29) Il caso in esame non soddisfa tali requisiti. Secondo le indicazioni delle autorità tedesche, l'aeroporto di Lipsia ha tentato senza successo di ottenere da parte di istituti finanziari privati la copertura dei rischi garantiti in ultimo tramite la lettera di patronage <sup>(7)</sup>. Inoltre, né DHL né l'aeroporto devono corrispondere un premio a condizioni di mercato o di altro tipo per il rischio assunto dal Land Sassonia.

#### 2.3.2. Compatibilità dell'aiuto con il mercato comune

##### 2.3.2.1. Compatibilità dell'apporto di capitale con il mercato comune

(30) La Commissione aveva stabilito in origine che l'investimento del Land Sassonia per la costruzione della nuova pista sud sotto forma di un conferimento di capitale all'aeroporto di Lipsia costituiva aiuto di Stato. La compatibilità di questo aiuto deve essere verificata a norma dell'articolo 87, paragrafo 3 del trattato CE nonché della prassi della Commissione, sintetizzata nella sua comunicazione — Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali <sup>(8)</sup> (di seguito «orientamenti del 2005»).

##### 2.3.2.2. Compatibilità dell'aiuto a DHL con il mercato comune

(31) La Commissione ha evidenziato che l'investimento di DHL nella nuova sede operativa europea presso l'aeroporto di Lipsia è stato già oggetto di una decisione relativa ad aiuti di Stato (N 608/03). Per tale investimento, la Commissione ha approvato un aiuto regionale dell'intensità massima del 28 % ai sensi della disciplina multisettoriale degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti, del 1998, in virtù del quale il Land Sassonia ha concesso a DHL una sovvenzione di 70,8 milioni di euro.

<sup>(5)</sup> GU C 71 dell'11.3.2000, pag. 16, punto 4.2.

<sup>(6)</sup> GU C 155 del 20.6.2008, pag. 10.

<sup>(7)</sup> Documentazione inviata dalla Germania in data 21 luglio 2006, pag. 7.

<sup>(8)</sup> GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

(32) Avendo già approvato un aiuto regionale dell'intensità massima del 28 % per l'investimento di DHL, la Commissione considera qualsiasi ulteriore aiuto a DHL tramite la lettera di patronage o l'accordo quadro incompatibile con il mercato comune.

### 3. COMMENTI DELLA GERMANIA

#### 3.1. Aiuto all'aeroporto per il potenziamento delle sue infrastrutture

##### 3.1.1. Informazioni generali sull'ampliamento dell'aeroporto di Lipsia

(33) La Germania ha fatto presente che l'aeroporto di Lipsia era sorto in origine come aeroporto militare dotato di una pista di decollo e atterraggio, trasformata in seguito nell'attuale pista nord. Nel 1960 venne costruita una seconda pista a sud che, insieme alla pista nord, formava una «V». Questo sistema a V era stato ideato in funzione dello spazio aereo militare della Repubblica democratica tedesca; non era progettato in modo da tenere conto degli aspetti ambientali o meteorologici e non offriva pertanto le condizioni ottimali per i decolli e gli atterraggi. Inoltre, le rotte di arrivo e partenza attraversavano aree densamente popolate nella parte settentrionale di Lipsia e nei quartieri meridionali di Halle.

(34) Attorno al 1980 la pista sud cominciò a evidenziare alcune carenze che limitavano l'operatività dell'aeroporto e alle quali si tentò di ovviare rinnovando il fondo in calcestruzzo della pista. Nei primi anni Novanta divenne evidente che tale intervento non era stato risolutivo e le fessurazioni nella nuova copertura provocarono uno sfaldamento evidente dei bordi pista e sensibili spostamenti longitudinali ad entrambe le estremità della pista. La conseguente irregolarità della superficie della pista rappresentava una grave minaccia alla sicurezza del traffico aereo e ha reso necessari numerosi interventi di manutenzione.

(35) Dopo la riunificazione della Germania fu predisposto un piano generale per la conversione dell'aeroporto di Lipsia in un'infrastruttura per l'aviazione civile dotata di un sistema a due piste. Nel 1994 fu costituita una commissione di esperti con la partecipazione del ministero federale dei Trasporti, del Land Sassonia e del Land Sassonia-Anhalt, incaricata di soprintendere all'ampliamento dell'aeroporto. La commissione dovette decidere se fosse opportuno risanare la pista sud prima di procedere alla costruzione della nuova pista nord.

(36) Nel 1997 fu deciso di creare un sistema a piste parallele. Il primo passo per la costruzione di tale sistema, ovvero la ricostruzione della pista nord, fu attuato immediatamente. In questa fase furono realizzati alcuni interventi al fine di predisporre l'aeroporto al funzionamento con pista doppia: le piste di rullaggio furono riorientate e la pista nord fu spianata. Come ultima fase del programma di sviluppo a lungo termine dell'aeroporto, nel 2002 venne avviata la progettazione di dettaglio per la costruzione della nuova pista sud, che avrebbe dovuto essere ristrutturata e riorientata di 20 gradi.

(37) La decisione definitiva relativa al progetto di ristrutturazione della pista sud fu adottata il 4 novembre 2004 a coronamento di un processo di pianificazione lungo, complesso e burocratico. A quel punto erano già in corso alcuni interventi preliminari, come ad esempio le indagini per il rilevamento di eventuali siti archeologici, la ridefinizione del tracciato e l'acquisizione di altri terreni.

(38) L'ampliamento dell'aeroporto è in sintonia con il piano di sviluppo territoriale varato dal Land Sassonia nel dicembre 2003, che stabilisce espressamente l'obiettivo dell'ottimizzazione del sistema di piste, in particolare tramite un adeguamento in termini di lunghezza e orientamento della pista sud e lo sviluppo delle strutture per la movimentazione delle merci.

(39) Le autorità tedesche affermano che al momento in cui sono state assunte tali decisioni si andava profilando con crescente chiarezza l'interesse di prestigiose imprese del comparto cargo per l'aeroporto di Lipsia/Halle e che la nuova pista sud sarebbe stata pertanto costruita anche se DHL non avesse trasferito il proprio hub europeo a Lipsia. Anche il fatto che l'accordo quadro tra DHL e l'aeroporto di Lipsia sia stato stipulato appena il 21 settembre 2005 dovrebbe dimostrare che la decisione in merito alla ricostruzione della pista sud era stata presa a prescindere dai progetti di DHL.

##### 3.1.2. Sussistenza di un aiuto di Stato

(40) La Germania contesta la posizione della Commissione, secondo cui le disposizioni in materia di aiuti di Stato si applicano sia al funzionamento sia alla costruzione di infrastrutture presso gli aeroporti regionali. L'investimento nell'infrastruttura non va infatti inteso come un'attività economica, bensì come un provvedimento di politica regionale ed economica. In questo contesto, gli aeroporti non rientrerebbero nella definizione di «imprese» di cui all'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE. Ciò vale in particolare per gli aeroporti regionali che stentano a conseguire un volume di passeggeri sufficiente a garantire un funzionamento redditizio.

(41) La Germania si contrappone alla Commissione anche per quanto concerne l'interpretazione della sentenza relativa alla causa *Aéroports de Paris* <sup>(9)</sup> con tre argomentazioni. In primo luogo, la Corte di giustizia delle Comunità europee non ha inteso interpretare l'articolo 87 del trattato CE alla luce dell'articolo 82 del medesimo trattato. In secondo luogo la sentenza non riguarda, come invece nel caso di Lipsia/Halle, la costruzione di infrastrutture accessibili al pubblico, bensì il funzionamento di un aeroporto. In terzo luogo, le autorità tedesche evidenziano che la decisione della Corte riguarda un grande aeroporto internazionale con una situazione economica radicalmente diversa da quella di un aeroporto regionale. È risaputo che gli investitori privati non costituiscono un'alternativa realistica al finanziamento pubblico quando l'investimento concerne l'infrastruttura di un aeroporto regionale.

<sup>(9)</sup> Sentenza del Tribunale di primo grado delle Comunità europee del 12 dicembre 2000 nella causa T-128/98, Racc. 2000, pag. II-3929; confermata dalla sentenza della Corte di giustizia del 24 ottobre 2002, C-82/01, Racc. 2002, pag. I-9297.

- (42) La Germania sostiene che la costruzione della pista sud non deve essere esaminata alla luce degli orientamenti del 2005, secondo i quali alle società aeroportuali si applica la normativa sugli aiuti di Stato, bensì in base agli orientamenti della Commissione in tema di applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione<sup>(10)</sup> (di seguito «orientamenti del 1994»), ai sensi dei quali «*la costruzione o l'ampliamento di infrastrutture (aeroporti [...]) rappresenta una misura generale di politica economica che non può essere controllata dalla Commissione a norma delle regole del trattato in materia di aiuti di Stato*». La Germania obietta che l'applicazione degli orientamenti del 2005 al caso in esame è contraria al principio di non retroattività e che, come precisato espressamente al punto 85 degli orientamenti del 2005, questi si applicano soltanto a partire dalla data della loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* (9 dicembre 2005). Poiché la decisione in merito al finanziamento dell'infrastruttura è stata presa prima di tale data, le autorità tedesche ritengono che si dovrebbero applicare gli orientamenti precedenti.
- (43) Una decisione negativa da parte della Commissione viola inoltre il principio del legittimo affidamento. Una società aeroportuale accorta non avrebbe pensato che il finanziamento pubblico dell'infrastruttura degli aeroporti regionali sarebbe stato esaminato ai sensi della normativa in materia di aiuti di Stato. Il primo esame di questo tipo è stato condotto dalla Commissione nell'ambito delle decisioni sugli *aeroporti regionali tedeschi* e sull'*aeroporto di Anversa*<sup>(11)</sup> adottate nel 2005, ovvero successivamente alla decisione di ricostruire la pista sud dell'aeroporto di Lipsia.
- (44) Inoltre, nella decisione relativa all'*aeroporto di Berlino-Schönefeld*<sup>(12)</sup> (C 27/07) la Commissione ha riconosciuto che la sentenza *Aéroports de Paris* concerne esclusivamente il funzionamento di un grande aeroporto internazionale. È stata la Commissione stessa a esplicitare nella decisione *Aeroporto di Berlino-Schönefeld* che con gli orientamenti del 2005 tale impostazione sarebbe stata estesa a tutti gli aeroporti. L'estensione del campo di applicazione della normativa in materia di aiuti di Stato non risulta pertanto fondato sulla giurisprudenza, quanto piuttosto su una decisione politica adottata dalla Commissione nel 2005, che non può essere applicata con effetto retroattivo.
- (45) In conclusione la Germania dichiara che non esiste un beneficiario dell'aiuto di Stato nel caso in cui lo Stato trasferisca la responsabilità di gestire un'infrastruttura a un ente preposto in via esclusiva alla gestione di tale infrastruttura.
- (46) Nell'eventualità in cui la Commissione non condivida questa argomentazione, la Germania precisa che, ai sensi degli orientamenti del 2005, il finanziamento di attività normalmente rientranti nella sfera di competenza sovrana dello Stato non soggiace alle norme in materia di aiuti di Stato. Tali attività comprendono la sicurezza, il controllo del traffico aereo, le forze di polizia, le dogane, l'aviazione, ecc. (cfr. successivo paragrafo 3.1.4).
- (47) In sintonia con la nuova politica sugli aiuti di Stato della Commissione, una società aeroportuale può essere considerata un'impresa ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE e dunque un beneficiario di aiuti di Stato. Nella fattispecie, il gestore aeroportuale figura allo stesso tempo come «proprietario dell'infrastruttura» che eroga aiuti a DHL tramite l'accordo quadro. Dal punto di vista della Germania, questi due ruoli sono tra loro incompatibili.
- 3.1.3. *Applicazione del principio dell'investitore operante in un'economia di mercato*
- (48) Le autorità tedesche ritengono che il caso in esame rientri nella deroga prevista dagli orientamenti del 1994 e non occorra pertanto effettuare una valutazione alla luce del principio dell'investitore che opera in un'economia di mercato. Nell'eventualità che la Commissione sia di parere opposto, la Germania ha effettuato un'analisi basata sul principio dell'investitore che opera in un'economia di mercato, prefigurando tre diversi scenari:
1. status quo,
  2. ampliamento nell'ipotesi in cui DHL non scelga l'aeroporto di Lipsia come proprio hub, e
  3. ampliamento nell'ipotesi in cui DHL scelga l'aeroporto di Lipsia come proprio hub.
- (49) L'analisi deve essere effettuata in base alla situazione al 9 dicembre 2005, data di entrata in vigore degli orientamenti del 2005, anziché fondarsi sulla risoluzione del comitato di vigilanza del 4 novembre 2004. Secondo le autorità tedesche occorre interrogarsi sulla possibilità che, alla luce dei fatti noti al 9 dicembre 2005, un investitore privato avrebbe continuato la costruzione della seconda pista anziché optare per il mantenimento dello status quo.
- (50) Le stime presentate dalla Germania ai considerando 55 e 56 si basano sui calcoli effettuati dalla Commissione all'avvio del procedimento e sul valore scontato dell'impresa al termine della sua durata (2042). Gli investimenti sono distinti tra quelli compiuti prima del 9 dicembre 2005 e quelli effettuati invece dopo tale data.
- (51) *Status quo*. L'aeroporto impiega le due piste in modo interdipendente con conseguente limitazione l'operatività, per esempio la pista sud può essere utilizzata solo per carichi fino a 30 t, i decolli e gli atterraggi sono limitati a 38-42 all'ora (pari a circa 30 000 movimenti l'anno) e sono disponibili solo 60 aree di stazionamento per gli aeromobili.

<sup>(10)</sup> GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

<sup>(11)</sup> Decisione del 19 gennaio 2005, N 644i/02 — Aeroporti regionali tedeschi, GU C 126 del 25.5.2005, pag. 12; decisione del 20 aprile 2005, N 355/04 — Aeroporto di Anversa, GU C 176 del 16.6.2005, pag. 11.

<sup>(12)</sup> Decisione del 10 luglio 2007, C 27/07 — Aeroporto di Berlino-Schönefeld.

(52) *Ampliamento nell'ipotesi in cui DHL non scelga l'aeroporto di Lipsia come proprio hub.* A prescindere dalla scelta di DHL a favore dello scalo di Lipsia, l'infrastruttura aeroportuale avrebbe dovuto comunque essere potenziata, stando alle indicazioni delle autorità tedesche, per far fronte a un incremento del traffico merci e dei voli notturni in seguito alle restrizioni prospettate ai voli notturni presso l'aeroporto di Francoforte/Meno. Il volume di merci dirottate sull'aeroporto di Lipsia dovrebbe ammontare a circa 300 000 t nel 2012. Ciò corrisponde a un quarto del trasporto aereo cargo movimentato su Francoforte/Meno, senza considerare le merci caricate sugli aeromobili passeggeri che non sono interessati dalle restrizioni di volo nelle ore notturne. Nel periodo 2013-2018 è previsto il dirottamento di ulteriori 100 000 t di merci l'anno al fine di ovviare al congestionamento del traffico presso altri aeroporti. Dal 2019 si stima un incremento annuo del 3 %. Tale stima conservativa è stata formulata sulla base della perizia di ProgTransAG<sup>(13)</sup> che prevede un tasso di crescita annuo tra l'8 % e il 10 % per il comparto dei servizi espresso.

(53) *Ampliamento nell'ipotesi in cui DHL scelga l'aeroporto di Lipsia come proprio hub.* Lo scenario che include l'insediamento di DHL tiene conto in particolare degli effetti del trasferimento di un operatore di servizi di corriere espresso presso l'aeroporto di Lipsia a partire dal 2008. Questo scenario può essere definito conservativo, in quanto uno scenario medio realistico prefigurerebbe risultati significativamente migliori. Gli scenari di sviluppo si differenziano in particolare nella fase iniziale. L'acquisizione di DHL significherebbe per lo scalo una crescita molto più rapida del fatturato.

(54) Tutti gli scenari partono dal presupposto che sia stato effettuato lo stesso investimento per l'ampliamento della pista sud, a prescindere dall'eventuale insediamento di DHL e dal conseguente incremento precoce del giro d'affari. Gli unici investimenti non inclusi nello scenario di «ampliamento senza DHL» sono quelli relativi al piazzale per la movimentazione cargo, previsti successivamente al 2012 in funzione del fabbisogno di capacità.

(55) I diversi flussi di pagamento che intervengono in momenti diversi sono stati raffrontati dalle autorità tedesche applicando un fattore di attualizzazione del 6,5 % (corrispondente al fattore di attualizzazione nominale del 7 % corretto dell'inflazione). Il fattore di attualizzazione è stato determinato tramite il *Capital Asset Pricing Model* (di seguito «CAPM») sulla base dei seguenti dati:

- alla fine del 2005 il rendimento a rischio zero dei titoli di Stato tedeschi ammontava al 3,75 %;
- il premio di rischio del mercato (per il rischio di volatilità o varianza dei rendimenti di un portafoglio che rispecchia l'intero mercato) è stato fissato da fonti specializzate<sup>(14)</sup> a circa il 5 %;
- la correlazione tra il rischio di mercato e il rischio di un investimento specifico è stata designata come «beta» ( $\beta$ ). In base a una relazione pubblicata da PricewaterhouseCoopers, la Germania fissa per gli aeroporti regionali un fattore beta pari a 0,65;

<sup>(13)</sup> Perizia ordinata dalle autorità tedesche competenti nell'ambito della procedura di approvazione del piano.

<sup>(14)</sup> E. Dimson, P. Marsh, M. Staunton, *Handbook of investments: Equity risk premium*, tomo 1, capitolo 10, 2007.

d) il tasso d'inflazione è stato calcolato a circa lo 0,5 %<sup>(15)</sup>.

Tabella 1

**Raffronto tra gli scenari «Status quo», «Ampliamento senza DHL» e «Ampliamento con DHL»**

(importi in migliaia EUR)

	(1)	(2)	(3)	(3 — 1)	(3 — 2)
	Status quo	Ampliamento senza DHL	Ampliamento con DHL	Differenza	Differenza
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi di investimento 2006-2042	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Valore scontato della società al termine della sua durata	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(56) La Germania precisa che lo scenario «status quo» dovrebbe essere corretto includendo gli impegni di acquisto e i costi di ripristino delle condizioni originali. L'aeroporto ha già assunto impegni per un totale di 108,3 milioni di euro che dovranno essere onorati anche nel caso in cui i lavori venissero interrotti. Inoltre il ritorno allo status quo renderebbe necessario un intervento di ripristino delle condizioni iniziali per un costo stimato di 100 milioni di euro.

Tabella 2

**Raffronto tra gli scenari «Status quo» e «Ampliamento con DHL» con inclusione degli impegni di acquisto e dei costi di ripristino**

(importi in migliaia EUR)

	(1)	(2)	(2 — 1)
	Status quo	Ampliamento con DHL	Differenza
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Costi di investimento 2006-2142	[...]	[...]	[...]
Valore scontato della società al termine della sua durata	[...]	[...]	[...]
Impegni di acquisto	[...]	[...]	[...]
Costi di ripristino	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	[...]

<sup>(15)</sup> Fattore di attualizzazione (tasso di sconto reale) = [rendimento a zero rischio + (premio rischio di mercato  $\times$   $\beta$ )] - tasso d'inflazione.

- (57) Con lettera del 9 aprile 2008 le autorità tedesche hanno precisato alla Commissione che nel calcolo effettuato in base al principio dell'investitore operante in un'economia di mercato erano stati inclusi i costi d'investimento e operativi relativi alle misure di sicurezza che, rientrando nell'ambito della sicurezza e dell'ordine pubblico, sono escluse dal regime relativo agli aiuti di Stato. Tali costi non dovrebbero quindi essere inclusi nel calcolo in questione.

Tabella 3

**Raffronto tra gli scenari «Status quo», «Ampliamento senza DHL» e «Ampliamento con DHL» al netto dei costi di investimento e operativi relativi alle misure di sicurezza**

(importi in migliaia EUR)

	(1)	(2)	(3)
	Status quo	Ampliamento senza DHL	Ampliamento con DHL
EBITDA 2006-2042	[...]	[...]	[...]
Costi di investimento 2006-2142	[...]	[...]	[...]
Valore scontato della società al termine della sua durata	[...]	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	[...]

## 3.1.4. Attività non commerciali

- (58) Pur insistendo nel ritenere che il finanziamento per l'ampliamento della pista sud presso lo scalo di Lipsia sia un provvedimento di interesse economico generale che in quanto tale beneficia integralmente delle deroghe al regime degli aiuti di Stato, la Germania ha trasmesso alla Commissione informazioni relative agli investimenti compiuti nell'ambito dell'iniziativa in esame che dovrebbero, a suo giudizio, rientrare negli ambiti di sicurezza, controllo del traffico aereo, polizia, dogane, aviazione, ecc. (cfr. tabella successiva). Tali investimenti sono descritti ai considerando 58-69.

Tabella 4

**Investimenti per misure di sicurezza 2006-2042 in euro (valore nominale)**

(EUR)

Importo totale degli investimenti in misure di sicurezza periodo 2006-2042	Status quo	Ampliamento senza DHL	Ampliamento con DHL
Sicurezza pubblica		[...]	[...]
Recinzione	—	[...]	[...]
Strada lungo il perimetro recintato	—	[...]	[...]
Punto di controllo 2	—	[...]	[...]

(EUR)

Importo totale degli investimenti in misure di sicurezza periodo 2006-2042	Status quo	Ampliamento senza DHL	Ampliamento con DHL
Punto di controllo 4	—	[...]	[...]
Punto di controllo 1	[...]	[...]	[...]
Sistema di vigilanza	[...]	[...]	[...]
Sistema di controllo accesso sud	—	[...]	[...]
Centrale integrata di controllo	[...]	[...]	[...]
Attrezzatura per la centrale integrata di controllo	[...]	[...]	[...]
Videosorveglianza sud	—	[...]	[...]
Posto di ispezione frontaliere veterinario	—	[...]	[...]
Misure antincendio		[...]	[...]
Stazione provvisoria VV. FF. sud	—	[...]	[...]
Equipaggiamento salvataggio e lotta antincendio	[...]	[...]	[...]
Sicurezza dell'esercizio		[...]	[...]
Gruppo di continuità (UPS) piazzale 4/5	—	[...]	[...]
Gruppo di continuità (UPS) Sud/Ovest	—	[...]	[...]
Gruppo di continuità (UPS) Sud/Est	—	[...]	[...]
Stazione di trasformazione	—	[...]	[...]
Cablaggio alta e bassa tensione per il Servizio meteorologico tedesco (DWS)	—	[...]	[...]
Cablaggio alta e bassa tensione per il Controllo del traffico aereo (DFS)	—	[...]	[...]
Luci per la navigazione		[...]	[...]
Luci pista sud	—	[...]	[...]
Luci nuovo piazzale	—	[...]	[...]
Totale	[...]	[...]	[...]

(59) In aggiunta agli investimenti, le autorità tedesche hanno evidenziato alla Commissione anche i costi operativi correnti (per materiali e personale) relativi ai settori in questione. La Germania rimanda al riguardo agli orientamenti del 2005, in base ai quali gli orientamenti non si applicano alle «attività che di norma rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici» (cfr. punti 33 e 54 degli orientamenti). Le autorità tedesche hanno detratto da tali costi le entrate ottenute tramite i diritti per la sicurezza di cui all'articolo 8, paragrafo 3 della Legge tedesca concernente la sicurezza aerea (*Luftsicherheitsgesetz*, di seguito «LuftSiG»). Tali diritti sono riscossi per il controllo dei passeggeri in aeroporto.

Tabella 5

**Costi ed entrate relativi alla sicurezza di esercizio 2006-2042, importi totali in euro (valore nominale)**

(EUR)

Costi ed entrate relativi alla sicurezza di esercizio 2006-2042	Status quo	Ampliamento senza DHL	Ampliamenti con DHL
(1) Costi materiali	[...]	[...]	[...]
(2) Costi personale	[...]	[...]	[...]
(3) Ammortamento	[...]	[...]	[...]
(4) Costi vari	[...]	[...]	[...]
(5) Somma costi per la sicurezza (1)+(2)+(3)+(4)	[...]	[...]	[...]
(6) Diritti per la sicurezza	[...]	[...]	[...]
(7) Totale (5)-(6)	[...]	[...]	[...]

**Sicurezza pubblica**

(60) I sistemi e le misure di sicurezza adottati sono conformi ai requisiti nazionali di legge per gli operatori aeroportuali, con particolare riferimento alla Legge concernente la sicurezza aerea (*LuftSiG*) e alla Legge sul trasporto aereo (*Luftverkehrsgesetz*, *LuftVG*), nonché alle raccomandazioni dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) relative alle misure di prevenzione dei rischi per l'aviazione in fase di progettazione, costruzione ed esercizio degli aeroporti.

(61) Onde impedire l'accesso non autorizzato alle aree di sicurezza dell'aeroporto, tutte le persone, i veicoli e le merci devono passare attraverso i punti controllati di accesso provvisti di porte di sicurezza, rilevatori a raggi x e sonde manuali. L'accesso alle aree di sicurezza è pertanto regolamentato e sorvegliato tramite un sistema di prevenzione e controllo. La centrale di controllo è collegata anche al sistema di allarme (rilevatori incendi, centro degli impianti tecnologici degli edifici, ecc.) e al sistema di controllo dell'accesso (sistema di allarme contro intrusioni e assalti, videosorveglianza, ecc.). La ridefinizione del tracciato della nuova pista sud ha richiesto la costruzione di una nuova recinzione perimetrale e di due ulteriori punti di controllo dell'accesso (punti di controllo 2 e 4).

(62) Inoltre ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 2320/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2002 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile<sup>(16)</sup>, l'aeroporto deve includere le misure di sicurezza citate in un programma per la sicurezza dell'aviazione civile da sottoporre per approvazione all'autorità competente. Il gestore di uno scalo ha l'obbligo di attuare le misure di sicurezza previste nel programma approvato per la sicurezza dell'aviazione civile. Il programma di sicurezza dell'aeroporto di Lipsia è stato approvato il 25 ottobre 2007 dal dipartimento dell'Aviazione facente capo al Ministero sassone per l'economia e il lavoro. Per rispettare gli obblighi imposti dalla LuftSiG l'aeroporto è dotato di un proprio servizio sicurezza.

(63) Avendo deciso di autorizzare anche il trasporto di merci da paesi terzi a norma della direttiva 97/78/CE del Consiglio del 18 dicembre 1997 che fissa i principi relativi all'organizzazione dei controlli veterinari per i prodotti che provengono da paesi terzi e che sono introdotti nella Comunità<sup>(17)</sup>, l'aeroporto necessita di un posto di ispezione frontaliere veterinario ai fini della movimentazione e del deposito di prodotti animali ovvero della stabulazione degli animali vivi.

**Sistema antincendio**

(64) L'aeroporto è obbligato per legge a disporre di un servizio di soccorso e lotta antincendio. Tali servizi sono un requisito essenziale per ottenere l'autorizzazione d'esercizio. Ai sensi delle disposizioni vigenti in materia di servizi di soccorso e lotta antincendio, la nuova pista sud ha dovuto essere dotata di una propria stazione di vigili del fuoco. Lo scalo di Lipsia dispone pertanto di due stazioni di vigili del fuoco<sup>(18)</sup> collocate rispettivamente nella zona nord e nella zona sud della struttura.

**Sicurezza dell'esercizio/sistemi ridondanti di alimentazione elettrica**

(65) L'aeroporto deve disporre di un doppio sistema di alimentazione elettrica. Le norme impongono in questo caso il ricorso a un gruppo elettrico di continuità (UPS). Allo scopo, sono stati installati sistemi UPS dinamici con alimentazione diesel in ciascuna delle tre centraline per l'illuminazione della pista sud.

(66) A giudizio delle autorità tedesche, per assicurare l'approvvigionamento di corrente anche ai fini del sistema di emergenza nonché per creare nuove capacità per l'inseadimento di altre società presso l'aeroporto di Lipsia è risultato necessario potenziare la rete elettrica. In quest'ottica è stata pianificata la costruzione di una stazione di trasformazione per un costo di 5 milioni di euro.

<sup>(16)</sup> GUL 355 del 30.12.2002, pag. 1.

<sup>(17)</sup> GUL 24 del 30.1.1998, pag. 9.

<sup>(18)</sup> Le stazioni dei vigili del fuoco dispongono del medesimo equipaggiamento tecnico; ogni 15 anni sono necessari investimenti per la sostituzione dell'attrezzatura.

- (67) Altri costi relativi al cablaggio per l'alta e la bassa tensione sono stati sostenuti dall'aeroporto nell'ambito del riallineamento della pista sud al fine di garantire la conformità dell'impianto alle norme vigenti in materia di controllo del traffico aereo [art. 27, lett. d) LuftVG] e ai requisiti del servizio meteorologico tedesco [art. 20, lett. f) LuftVG].

### **Illuminazione**

- (68) Le norme in materia sono fissate nell'Allegato 14 della ICAO <sup>(19)</sup> e recepite in Germania nei «Principi comuni del governo federale e dei Länder in materia di demarcazione e illuminazione degli aeroporti attrezzati per il volo strumentale» (*Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuern von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr*). L'aeroporto ha dovuto sostenere i costi per l'illuminazione della nuova pista sud.
- (69) Le autorità tedesche prevedono che anche i futuri piazzali costruiti dopo il 2010 dovranno essere forniti di un impianto di illuminazione a norma. A ciò si aggiungono i costi di esercizio (cfr. tabella 4).

### **3.1.5. Compatibilità dell'aiuto con il mercato comune**

- (70) Qualora la Commissione dovesse concludere che l'investimento in oggetto costituisce un aiuto di Stato, le autorità tedesche desiderano sottolineare che gli investimenti rientrano negli «aiuti esistenti» ai sensi del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio del 22 marzo 1999 recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE <sup>(20)</sup>, trattandosi di «aiuti considerati aiuti esistenti in quanto può essere dimostrato che al momento della loro attuazione non costituivano aiuti, ma lo sono diventati successivamente a causa dell'evoluzione del mercato comune».
- (71) La Germania sostiene altresì che la ristrutturazione della pista sud è funzionale all'interesse comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3 del trattato CE e presenta alcuni argomenti a sostegno di questa tesi. A giudizio delle autorità tedesche, la costruzione della nuova pista sud migliorerà l'integrazione tra i sistemi di trasporto nazionali e internazionali, apportando vantaggi economici alla regione. Alcune imprese internazionali che si avvalgono di servizi espresso per la distribuzione dei loro prodotti si sono insediate nella regione di Halle/Lipsia. Questo hub per il trasporto aereo delle merci ha già attratto nella regione diverse società internazionali che hanno creato nuovi e preziosi posti di lavoro. L'esistenza di un hub determina una situazione favorevole all'imprenditoria e agli investimenti, con ricadute positive anche sull'occupazione. Le autorità tedesche citano un'analisi del Prof. Dr. Jünemann, secondo cui il nuovo hub per merci creerà direttamente, al completamento dei lavori nel 2008, circa 3 500 posti di lavoro, cui si aggiungeranno altri 7 000 posti di lavoro nell'indotto. La maggior parte di questi impieghi sarà presso aziende specializzate che si sono insediate nella regione proprio in funzione dell'hub.
- (72) Il riallineamento della pista sud risulta anche più sostenibile dal punto di vista ambientale in quanto consentirà in

futuro di evitare il sorvolo di aree densamente popolate a nord di Lipsia e di Halle. Un quartiere di Lipsia ubicato nei pressi dell'aeroporto e più precisamente in testa alla vecchia pista sud è quello che risente maggiormente del rumore. Il precedente orientamento dei corridoi di decollo e atterraggio delle due piste causava infatti una concentrazione delle emissioni rumorose del traffico aereo proprio in quella zona. Il nuovo tracciato della pista sud ha il vantaggio di minimizzare l'inquinamento nella zona densamente popolata di Lipsia/Halle.

- (73) Il precedente orientamento della pista sud, inoltre, non corrispondeva alle condizioni meteorologiche ottimali per i decolli e gli atterraggi. Durante l'intero anno e nei singoli mesi il vento soffia prevalentemente dal quadrante sud-occidentale. Di conseguenza, esiste uno scostamento di circa 20 gradi tra l'orientamento della vecchia pista sud e la direzione prevalente del vento che crea effetti di disturbo dovuti al vento laterale. Il nuovo orientamento è in sintonia con i requisiti meteorologici per il volo e consente in particolare di effettuare operazioni di volo strumentale di CAT III (qualsiasi condizione meteorologica) laddove prima non era possibile. La distanza di oltre 2 000 metri tra le piste di decollo e atterraggio consente flussi di traffico aereo indipendenti.
- (74) La Germania pone l'accento sul fatto che tutte le decisioni in fase di pianificazione sono state adottate in considerazione della domanda a lungo termine e dei vantaggi specifici di uno scalo su cui si verifica una progressiva concentrazione del traffico cargo. Tra questi, il vantaggio principale è l'autorizzazione illimitata al volo notturno per entrambe le piste. Numerosi aeroporti europei possono effettuare solo un numero ristretto di voli notturni. Simili restrizioni incidono sensibilmente sul trasporto aereo delle merci e sono particolarmente penalizzanti per i servizi di trasporto espresso, tanto che un hub logistico può operare in pratica solo presso aeroporti non soggetti a restrizioni dei voli notturni.
- (75) In genere tali aeroporti sono ubicati in regioni scarsamente popolate, dotate di una rete viaria inadeguata per il trasporto su gomma. Dalla sua parte, l'aeroporto di Lipsia ha il vantaggio di possedere un collegamento eccellente alla rete stradale e ferroviaria. Il piano regionale per la Sassonia occidentale pubblicato nel 2001 illustra lo sviluppo infrastrutturale programmato per quest'area, in base a tale piano, lo scalo dovrebbe essere ampliato al fine di migliorare il posizionamento della regione entro la rete di trasporto merci nazionale e internazionale.
- (76) L'aeroporto si trova al crocevia tra due autostrade federali che lo collegano ai due maggiori bacini di utenza posti in direzione Nord-Sud ed Est-Ovest. Il piano prevede un potenziamento della viabilità tramite la costruzione di altre arterie principali di traffico, da sviluppare in funzione dell'espansione dello scalo. L'aeroporto dispone inoltre di un collegamento eccellente con la rete ferroviaria. La linea ICE Erfurt-Halle/Lipsia passa in prossimità dell'aeroporto, che può essere facilmente raggiunto tramite una combinazione di treni Intercity e regionali.

<sup>(19)</sup> Allegato alla convenzione relativa alla sicurezza dell'aviazione civile internazionale.

<sup>(20)</sup> GUL 83 del 27.3.1999, pag.1.

- (77) Dal punto di vista delle autorità tedesche, questa felice concomitanza di fattori favorevoli è vieppiù importante se si considerano i deficit strutturali e di capacità di cui soffrono altri aeroporti tedeschi. Contrariamente ad altre strutture aeroportuali tedesche, l'aeroporto di Lipsia ha deciso di puntare sul trasporto aereo cargo, che costituisce un mercato di nicchia.
- (78) Questo settore del trasporto aereo e in particolare i servizi espresso stanno registrando una forte crescita. I principali operatori di servizi espresso sono impegnati ad ampliare la propria operatività in un contesto di continua erosione delle capacità aeroportuali esistenti e di maggiori restrizioni ai voli notturni.
- (79) In relazione ai dubbi della Commissione sulla validità dell'investimento per il ripristino della pista sud, le autorità tedesche rimandano alla decisione in merito all'aeroporto di Anversa, in cui la Commissione è giunta alla conclusione che, nel caso degli aeroporti regionali, le limitazioni regionali potrebbero rendere gli aeroporti incapaci di conseguire le entrate necessarie a garantire un servizio aeroportuale adeguato o la redditività della struttura. Per consentire a tali aeroporti di funzionare come punti di accesso regionali nell'interesse pubblico, in talune circostanze possono risultare necessarie delle sovvenzioni pubbliche.
- (80) La disponibilità di due piste tra loro indipendenti è un requisito imprescindibile per il funzionamento di uno scalo moderno e ciò vale vieppiù nel caso di hub centrali e dei servizi espresso. Senza una seconda pista, l'aeroporto di Lipsia non potrebbe né fungere da hub per il trasporto aereo delle merci, né concentrarsi sul mercato di nicchia dei servizi espresso descritto ai considerando 71 e seguenti. Il volume del traffico passeggeri è un dato completamente irrilevante nella valutazione relativa alla necessità di un sistema a piste parallele.
- (81) A causa dell'orientamento della vecchia pista sud, sarebbe stato impossibile garantire l'impiego concomitante della vecchia pista sud e della nuova pista nord. I corridoi di avvicinamento e di decollo si sarebbero infatti intersecati in prossimità della struttura aeroportuale e il centro di controllo del traffico aereo tedesco sarebbe stato obbligato a considerare le due piste alla stregua di un'unica pista ai fini delle operazioni di volo. Inoltre, condizioni meteorologiche sfavorevoli o eventuali incidenti avrebbero potuto causare discontinuità nella catena logistica. La presenza di una seconda pista parallela appare pertanto indispensabile al fine di garantire la continuità di esercizio dello scalo e attirare i vettori merci. Tale valutazione è stata corroborata anche dalle autorità competenti nell'ambito della procedura di approvazione del progetto relativo alla costruzione della nuova pista sud. Le autorità hanno ordinato una perizia al fine di valutare l'effettiva necessità di riallineare la pista sud in senso parallelo alla pista nord piuttosto che avvalersi della configurazione a V esistente. In base alla perizia, il sistema a V avrebbe arrecato ritardi medi inaccettabili anche per i voli passeggeri e non avrebbe consentito lo svolgimento del traffico merci. Inoltre la perizia ha sottolineato che tali ritardi sarebbero addirittura maggiori per un hub merci con servizi espresso, poiché la necessità di completare le operazioni di carico e scarico della merce dagli aeromobili atterrati in ritardo rallenterebbe ulteriormente le altre partenze. La catena logistica ai gateway collapserebbe. Al contrario, il sistema a piste parallele incrementa la flessibilità dell'aeroporto e lo rende più competitivo per i potenziali utenti.
- (82) Le autorità preposte all'approvazione del piano di sviluppo hanno valutato gli interessi pubblici in gioco e stabilito che i progetti di espansione sono giustificati da un punto di vista economico e che le opportunità economiche superano di larga misura i rischi. Le autorità di pianificazione sono giunte alla conclusione che la necessità di un'infrastruttura per la creazione di un hub merci centrale presso l'aeroporto è comprovata sia in una prospettiva macroeconomica che microeconomica. Il riallineamento della pista sud avrebbe inoltre il vantaggio di ridurre il rischio di collisioni. Il tribunale amministrativo federale ha convalidato la decisione di approvazione del piano con sentenza del 9 novembre 2006 e non vi ha riscontrato alcun errore di valutazione.
- (83) Le autorità tedesche hanno ribadito in più occasioni che la decisione di ricostruire la pista sud è stata presa a monte e a prescindere dalla decisione di DHL di trasferire la propria sede operativa principale da Bruxelles a Lipsia. DHL ha semplicemente ottenuto la garanzia di poter utilizzare la pista sud durante due finestre temporali predefinite in orario notturno (corrispondenti all'utilizzo garantito della pista sud per il [10 — 25] % del tempo), mentre nei rimanenti orari notturni e diurni la pista sarebbe rimasta disponibile a tutti gli operatori.
- (84) Le autorità tedesche ritengono che questo provvedimento non abbia ripercussioni negative sugli scambi nella Comunità, poiché le capacità del mercato europeo relativamente al trasporto cargo e in particolare ai servizi espresso sono assai limitate.

### 3.2. Aiuto a DHL

#### 3.2.1. *Accordo quadro*

##### 3.2.1.1. Conformità al mercato delle garanzie incluse nell'accordo quadro

- (85) Dal punto di vista della Germania, all'atto della stipula dell'accordo quadro l'aeroporto si è attenuto al principio dell'investitore in economia di mercato, poiché le ricadute positive e i vantaggi dell'accordo con DHL compensano abbondantemente i rischi e gli obblighi assunti dall'aeroporto. Il rischio residuo assunto dall'aeroporto di Lipsia in relazione agli obblighi in materia di capacità e operatività sarebbe assai limitato.
- (86) Le autorità tedesche ritengono che l'aeroporto si sia comportato come un investitore privato quando il 21 novembre 2004 ha deciso a favore della costruzione della pista sud e un anno dopo, il 21 settembre 2005, ha concordato la firma dell'accordo quadro. La domanda cruciale da porsi è se nel 2005 l'aeroporto prevedeva un flusso di cassa maggiore con l'ipotesi di «ampliamento con DHL» piuttosto che con l'ipotesi di «ampliamento senza DHL». Considerato che nel settembre 2005 la costruzione della pista sud era a uno stadio già avanzato, l'interruzione dei lavori non avrebbe più rappresentato un'alternativa economicamente valida.

- (87) A differenza delle comunicazioni precedenti, le autorità tedesche hanno incluso nel calcolo del flusso di cassa anche dei valori finali, volti a dimostrare la maggiore redditività della pista sud. Tali valori finali sono determinati effettuando una proiezione lineare dei risultati d'esercizio negli anni 2038-2042, nell'ipotesi di una crescita media annuale delle entrate del 3 %.
- (88) L'aggiunta di questi valori ha un effetto importante sulla redditività degli scenari economici. Mentre la Germania ha calcolato per il periodo 2006-2042 un flusso di cassa attualizzato di circa [...] euro per l'ipotesi di ampliamento con DHL e di circa - [...] euro per l'ampliamento senza DHL, i valori finali, attualizzati al 2006, ammontano all'incirca a [...] euro e [...] euro rispettivamente. Come si evince da questi importi, i valori finali aumentano la redditività dell'ipotesi di ampliamento con DHL di un fattore pari a quasi [...] e trasformano l'ampliamento senza DHL da uno scenario in perdita a un'ipotesi redditizia che garantirebbe un flusso finanziario di circa [...] euro.
- (89) Dopo un confronto tra i flussi di cassa previsti per le due ipotesi di sviluppo, le autorità tedesche giungono alla conclusione che lo scenario di ampliamento con DHL garantisce nel 2005 un flusso di cassa superiore di circa [...] euro a quello prodotto con l'ipotesi di ampliamento senza DHL <sup>(21)</sup>.
- (90) Per quanto attiene il calcolo del rischio, le autorità tedesche affermano che le assicurazioni contro il rischio sono una prassi commerciale corrente e che nel caso in esame il rischio potrebbe essere finanziato tramite il flusso di cassa. La Germania stima il rischio derivato dall'accordo quadro a circa [...] euro nel caso in cui siano introdotte restrizioni al volo notturno e presuppone che tale rischio possa essere finanziato dal maggiore flusso di cassa garantito da DHL <sup>(22)</sup>. Un investitore privato avrebbe accettato il rischio connesso con l'obbligo di risarcimento, poiché i [...] euro supplementari di flusso di cassa nell'ipotesi di ampliamento con DHL sarebbero sufficienti a coprire il rischio di indennizzo di [...] euro.
- (91) Oltre al rischio di divieto dei voli notturni, le autorità tedesche hanno ritenuto adeguato calcolare un tasso di attualizzazione del 6,5 %, considerato che le entrate incluse nel calcolo non prevedono alcuna indicizzazione e i rischi per l'aeroporto di Lipsia sono modesti. Questa valutazione viene supportata da rimandi alle decisioni delle autorità di regolamentazione britanniche in merito alla definizione delle tariffe aeroportuali per il periodo

2008-2013. Tali calcoli si basano su costi capitali raffrontabili (reali e al netto delle imposte) del 6,2 % per l'aeroporto di Heathrow e del 6,7 % per l'aeroporto di Gatwick.

- (92) Le autorità tedesche sottolineano inoltre che nel valutare la proporzionalità dell'accordo quadro è stato tenuto conto anche del fatto che DHL si assume un notevole rischio commerciale con l'investimento di 250 milioni di euro nel suo nuovo hub europeo e con l'assunzione di un impegno duraturo con l'aeroporto di Lipsia, il quale avrà diritto a un risarcimento nel caso in cui DHL dovesse decidere di trasferire le proprie attività prima che siano trascorsi 15 anni.
- (93) La Germania giunge alla conclusione che la firma dell'accordo quadro ha portato più vantaggi economici di quanti se ne sarebbero ottenuti senza tale accordo e che pertanto un investitore privato avrebbe accettato di firmare tale accordo con DHL. Secondo questa linea di pensiero, l'accordo quadro non contiene alcun elemento tipico degli aiuti di Stato.

### 3.2.1.2. Conformità al mercato dei contratti di locazione

- (94) Le autorità tedesche spiegano che per il piazzale è stato necessario stipulare un contratto di leasing, poiché la proprietà dell'infrastruttura deve rimanere all'aeroporto al fine di garantire l'accesso pubblico al piazzale per esigenze tecniche di controllo e in conformità alle norme di pianificazione, anche in caso di risoluzione del contratto con DHL.
- (95) Per quanto attiene alcune disposizioni particolari dei contratti di locazione, con cui viene riconosciuto a DHL un diritto di prelazione nella locazione delle superfici contigue a quelle già messe a disposizione di DHL e stabilito il divieto di darle in locazione ad altre società concorrenti, l'interlocutore tedesco precisa in primo luogo che l'aeroporto di Lipsia possiede diversi appezzamenti che non confinano direttamente con le aree destinate a DHL e che possono essere affittati anche dai suoi concorrenti. In secondo luogo, le autorità tedesche sottolineano che riservare le aree contigue a DHL è conforme al principio della tutela degli interessi economici del locatore, riconosciuto dalla normativa tedesca in materia di locazioni <sup>(23)</sup>.

### 3.2.1.3. Conformità al mercato delle tariffe aeroportuali

- (96) Secondo le valutazioni delle autorità tedesche, l'aeroporto si è comportato alla stregua di un investitore privato nella misura in cui le tariffe aeroportuali concordate con DHL corrispondono alle condizioni del mercato e rientrano anzi nella fascia alta rispetto alle tariffe che sono state applicate a DHL da altre infrastrutture europee (cfr. considerando 115 e seguenti). La Germania intende così confutare l'obiezione secondo cui le tariffe pagate da DHL all'aeroporto di Lipsia rappresentano un trattamento di favore.

<sup>(21)</sup> Tale risultato si può desumere anche tramite i calcoli dell'allegato, con cui si dimostra che la differenza in termini di flusso di cassa tra l'esercizio della pista sud con e senza DHL nel 2005 ammonta a circa [...] euro (cfr. flussi di cassa delle colonne 4 e 5 nella tabella 1). Se si aggiunge a tale importo la differenza tra i valori contabili residui relativi alle due ipotesi e si riporta la somma al 2006 con un tasso d'interesse del 6,5 %, si ottiene un valore pari a [...] euro.

<sup>(22)</sup> Le autorità tedesche calcolano che i diritti di risarcimento decresceranno linearmente nel tempo in seguito all'ammortamento degli investimenti di DHL. Partendo da un importo massimo di [...] euro nell'anno [...], si giungerebbe ad esempio a [...] euro nel [...] e a [...] euro nel [...]. Supponendo che la probabilità di un divieto di volo notturno ammonti al 25 %, il rischio nominale presunto ammonta a [...] euro per l'anno [...], pari ad un valore attualizzato di [...] euro. Queste stime sono state formulate dalle autorità tedesche ipotizzando il caso più sfavorevole, considerato che eventuali modifiche legislative potrebbero entrare in vigore appena tra 10-15 anni (comunicazione della Germania del 23 febbraio 2007, pagg. 68-69).

<sup>(23)</sup> Cfr. lettera del 23 febbraio 2007, nota 68, comprendente una lista completa della giurisprudenza pertinente e una spiegazione della «clausola di tutela del locatario contro la concorrenza» (*Konkurrenzschutzklausel*).

### 3.2.1.4. Lettera di patronage

- (97) Le autorità tedesche dichiarano che il Land Sassonia sarebbe indirettamente risarcito per l'accensione della garanzia tramite il profitto supplementare conseguito con l'investimento. Esse ritengono altresì che la lettera di patronage sia una prassi commerciale consueta e che il Land Sassonia si sia impegnato con tale strumento per un importo di [...] euro a favore di DHL in cambio della lettera di patronage che Deutsche Post AG (ovvero la controllante di DHL) ha emesso per [...] euro a copertura delle eventuali richieste di risarcimento che l'aeroporto di Lipsia potrebbe avanzare contro DHL (per esempio è stato convenuto per contratto che DHL corrisponda un importo pari alle tasse di atterraggio di [...] anni, se la società dovesse decidere di abbandonare l'aeroporto di Lipsia nei primi [...] anni di validità dell'accordo quadro).
- (98) La Germania precisa inoltre che la lettera di patronage è subordinata all'approvazione da parte della Commissione e non ha ancora effetto.

## 4. OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

### 4.1. DHL

#### 4.1.1. Aiuti all'aeroporto

- (99) A giudizio di DHL, i dubbi della Commissione in merito all'opportunità di costruire la nuova pista sud sono in diretto contrasto con la sua comunicazione del 24 gennaio 2007 al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, relativa a «Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa»<sup>(24)</sup>, nella quale si auspicava un ampliamento delle capacità esistenti al fine di ridurre il congestionamento degli aeroporti europei. Impegnata nella difficile ricerca di un hub adeguato, DHL conferma quanto constatato dalla Commissione, ovvero che il settore aeroportuale si trova ai limiti delle proprie capacità.
- (100) L'ampliamento dell'aeroporto di Lipsia rappresenterebbe un contributo importante al superamento di questa crisi di capacità. Visto che la Commissione ha dichiarato che il traffico aereo è «motore» della crescita economica e il trasporto aereo delle merci «fattore chiave» per la crescita del mercato unico e del commercio estero, il potenziamento delle capacità dell'aeroporto di Lipsia rientra nell'interesse pubblico degli Stati membri e della Comunità intera.
- (101) DHL ritiene che sia più logico ampliare o rinnovare le piste esistenti piuttosto che procedere alla costruzione di una pista ex-novo. La realizzazione di un sistema di piste parallele consente di evitare ritardi e lo spostamento dei traffici verso altri aeroporti. L'assenza di ritardi è un fattore critico più importante per il trasporto merci, e in particolare per gli hub destinati ai servizi espresso, che per i voli passeggeri.
- (102) Dal punto di vista dell'azienda, i vantaggi maggiori di un insediamento presso l'aeroporto di Lipsia sono rappresentati dall'assenza di restrizioni al volo notturno, dall'ot-

timo collegamento alla rete viaria e ferroviaria per il trasporto delle merci e dalla disponibilità di collaboratori residenti in loco. La costruzione di una pista rende necessario anche l'allestimento delle relative infrastrutture per il trasporto pubblico che rappresenta un servizio d'interesse generale. Questo aspetto è particolarmente rilevante per i nuovi Länder tedeschi, dove il potenziamento delle infrastrutture di trasporto, ancora inadeguate nella regione, rappresenta senz'altro un compito pubblico nell'interesse della collettività.

- (103) La complessa procedura di approvazione del piano di sviluppo della pista sud ha confermato la necessità dal punto di vista macro e microeconomico di quest'opera. Si può pertanto escludere che la pista sud dell'aeroporto di Lipsia sia stata progettata e costruita a uso esclusivo di DHL. La tempistica e la realizzazione del progetto dimostrano che esso è stato concepito in maniera del tutto indipendente da DHL.
- (104) L'azienda ritiene che nella decisione di avviare il procedimento la Commissione non abbia tenuto sufficientemente conto dei requisiti speciali della logistica per i servizi merci espresso. A differenza del trasporto passeggeri che può essere facilmente dirottato verso altri aeroporti, i servizi espresso comportano la realizzazione di hub e costi di investimento ingenti che possono essere recuperati soltanto a condizione di un insediamento logistico duraturo. Una caratteristica intrinseca del servizio merci espresso è lo svolgimento dell'attività in orario notturno e pertanto questi servizi dipendono in larga misura dalla disponibilità costante di bande orarie notturne. Nel considerare questo requisito logistico alla stregua di un trattamento preferenziale, la Commissione mette in discussione le basi economiche di qualsiasi fornitore di servizi di trasporto espresso.
- (105) L'assunzione della responsabilità finanziaria per la pista sud comporterebbe per DHL uno svantaggio inaccettabile rispetto ai concorrenti del settore dei servizi espresso, poiché questi sono tenuti a versare esclusivamente le normali tariffe per i voli merci e non hanno mai dovuto sostenere i costi d'investimento relativi alle piste di decollo e atterraggio. È opinione di DHL che l'aeroporto si sia comportato come un investitore privato nella stipula dell'accordo, poiché le tariffe aeroportuali, le clausole per la locazione del piazzale e il contratto di costituzione di diritto di superficie sono stati concordati alle normali condizioni di mercato. La durata del contratto e l'ammontare degli indennizzi previsti sono congrui. Le garanzie previste dall'accordo quadro sono commisurate ai rischi assunti e rispondono anch'esse alle normali condizioni di mercato. La lettera di patronage è subordinata all'approvazione da parte della Commissione e non ha ancora effetto.

#### 4.1.2. Aiuti a DHL

- (106) A giudizio di DHL, l'accordo quadro non prevede alcun trattamento preferenziale per DHL ed è stato redatto esclusivamente nel rispetto delle condizioni e delle considerazioni finanziarie consuete per il mercato.

<sup>(24)</sup> COM (2006) 819 def.

#### 4.1.2.1. Conformità al mercato delle garanzie incluse nell'accordo quadro

- (107) DHL ritiene che, nel valutare se un investitore privato avrebbe accettato l'obbligo di indennizzo stabilito nell'accordo quadro, la Commissione abbia ignorato i rischi economici completamente diversi assunti dalle parti coinvolte.
- (108) L'insediamento del proprio hub presso l'aeroporto di Lipsia comporta per DHL, oltre a un investimento di oltre 250 milioni di euro, anche una situazione di completa dipendenza economica dalla possibilità duratura di organizzare i voli in bande orarie notturne. Nel caso in cui tali slot cessassero di essere disponibili, perderebbe significato l'investimento di 250 milioni di euro e sarebbe pregiudicata l'intera attività di servizi espresso condotta da DHL in tutto il mondo, con ricadute negative non quantificabili per l'azienda. Dal punto di vista di DHL, qualsiasi investitore privato che desideri persuadere un cliente importante a investire in una sede con significativi rischi finanziari deve agire in base al principio del «do ut des» nei confronti del cliente e dei rischi che questi assume.
- (109) Occorre inoltre considerare che la decisione di costruire la seconda pista (adottata a prescindere dalla presenza di DHL) comporta per l'aeroporto un rischio assai inferiore a quello assunto dal corriere espresso. La sproporzione spiccata tra i rischi assunti dalle parti doveva trovare un contrappeso nelle clausole relative alla responsabilità. Mentre un eventuale divieto o una limitazione dei voli notturni avrebbe ripercussioni drammatiche su DHL, i danni per l'aeroporto si limiterebbero a una riduzione delle entrate relative alle tasse aeroportuali che potrebbe essere facilmente compensata reperendo altri utilizzatori. La probabilità che DHL decida spontaneamente di spostare la propria sede operativa in un altro aeroporto è ridottissima, considerati i costi d'investimento massicci che l'azienda ha dovuto sostenere. Le disposizioni dell'accordo quadro relative agli indennizzi rispondono quindi a una necessità obiettiva e risultano pertanto conformi alle prassi del mercato.
- (110) La necessità di garantire a un operatore di servizi espresso i voli in orario notturno è documentata anche dal contratto pubblicato tra SAB (gestore dell'aeroporto di Liegi) e TNT relativo alla creazione di un hub merci per TNT.
- a) Le piste dell'aeroporto di Liegi sono riservate per una durata illimitata a TNT in una determinata finestra temporale compresa tra le ore 21 e le ore 6, affinché TNT possa svolgervi fino al 140 % del proprio volume di attività (punto 32.1 del contratto SAB-TNT). Tale disposizione comporta un impegno molto maggiore di quanto previsto dall'accordo quadro per il caso in discussione, poiché prevede una riserva permanente di capacità pari al 40 %, e rispecchia esclusivamente la necessità obiettiva di garantire all'azienda coinvolta, per via contrattuale e a tempo indeterminato, la disponibilità degli indispensabili slot notturni e l'ammortamento degli investimenti effettuati.
- b) SAB e la Regione Vallonia hanno inoltre accettato una responsabilità illimitata per qualsiasi danno arrecato all'azienda, tra cui la perdita di utile in caso di mancato adempimento delle garanzie per 20 anni (punto 8.c del contratto SAB-TNT).

- (111) Secondo l'interpretazione di DHL, la distribuzione ineguale tra i rischi di danno trova espressione nelle diverse disposizioni che disciplinano la portata e la durata dell'obbligo di risarcimento: seppure TNT abbia diritto a un indennizzo da parte di SAB per l'intera durata del contratto in caso di non adempimento delle garanzie, tale possibilità di rivalsa contro SAB si riduce progressivamente nel corso della durata del contratto; nell'ipotesi in cui TNT rescinda il contratto dopo 10 anni, l'indennizzo si riduce al semplice importo corrispondente alla media annuale delle tasse aeroportuali (cfr. punto 10.3c del contratto SAB-TNT).

#### 4.1.2.2. Conformità al mercato dei contratti di locazione

- (112) Alla critica della Commissione, secondo cui i canoni di locazione per il piazzale non sono realistici rispetto ai prezzi immobiliari del mercato locale, DHL obietta che, da un punto di vista giuridico, il contratto di locazione in questione non è un contratto tipico. In ragione della sua forma giuridica e del suo carattere intrinseco, un contratto di leasing prevede canoni di locazione che non si basano tanto sulle tariffe correnti locali, quanto sul tasso d'interesse del capitale messo a disposizione dal locatore. Appare inopportuna la valutazione del canone corrisposto dall'utilizzatore sulla base delle tariffe di locazione vigenti in loco, tanto più che altri accordi di locazione analoghi non offrono alcun riscontro in tal senso.
- (113) Relativamente all'obiezione della Commissione, secondo cui l'accordo di locazione ridurrebbe il margine d'azione dell'aeroporto in relazione al finanziamento dei costi d'investimento tramite crediti o capitale proprio, DHL ritiene che la Commissione abbia dato un'interpretazione erranea al contratto di locazione. In realtà il contratto obbliga l'aeroporto di Lipsia a raccogliere delle offerte di credito al solo scopo di ottenere una base obiettiva di calcolo delle tariffe e non al fine di accedere a un prestito. L'aeroporto non è affatto tenuto a usufruire di tali offerte e può assumere le proprie decisioni finanziarie senza alcun vincolo.

- (114) Le considerazioni della Commissione in relazione al canone per il diritto di superficie si fondano evidentemente su informazioni errate per quanto concerne l'estensione della superficie interessata ai sensi del punto 1.5 del contratto di costituzione di diritto di superficie. L'area effettiva è di [...] metri quadrati, pertanto il canone di locazione non è pari a [...] euro/m<sup>2</sup> bensì a [...] euro/m<sup>2</sup>. La sproporzione presunta dalla Commissione tra il canone relativo al diritto di superficie e quello corrisposto per il diritto d'opzione non sussiste se come base di calcolo viene utilizzata l'area esatta.

#### 4.1.2.3. Conformità al mercato delle tariffe aeroportuali

- (115) Le considerazioni della Commissione in merito ai costi incrementali della pista sud devono essere respinte perché non tengono conto del fatto che la pista sud è stata costruita per la collettività e non per l'impiego esclusivo da parte di DHL. Pertanto possono essere oggetto di controllo solo le tariffe aeroportuali. Rispetto alle altre sedi operative di DHL in Europa, ovvero Bergamo (BGY),

Bruxelles (BRU), Colonia (CGN) e Nottingham (EMA), i diritti di atterraggio all'aeroporto di Lipsia (LEJ) sono in media superiori del [...] %; nel caso dei voli notturni, le tariffe dell'aeroporto sono del [...] % superiori alla media (cfr. tabelle seguenti). Se si confrontano tali tariffe con quelle attualmente pagate all'aeroporto di Vatry, DHL paga un prezzo quasi [...] volte superiore per gli atterraggi a Lipsia. Inoltre le tariffe dell'aeroporto di Lipsia sono uguali per tutti gli utenti. DHL ritiene dunque che le tasse di atterraggio corrisposte all'aeroporto di Lipsia siano in linea con le tariffe del mercato.

Tabella 6

**Tariffe aeroportuali applicate ai voli diurni**

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Media
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Media degli hub DHL	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

La tariffa media è calcolata con riferimento ai tipi di aeromobile utilizzati da DHL (A300, B757).

Tabella 7

**Tariffe aeroportuali applicate ai voli notturni**

	A300	B757 (100 T)	B757 (93 T)	Media
BGY	[...]	[...]	[...]	[...]
BRU	[...]	[...]	[...]	[...]
CGN	[...]	[...]	[...]	[...]
EMA	[...]	[...]	[...]	[...]
Media degli hub DHL	[...]	[...]	[...]	[...]
Vatry	[...]	[...]	[...]	[...]
LEJ	[...]	[...]	[...]	[...]

La tariffa media è calcolata con riferimento ai tipi di aeromobile utilizzati da DHL (A300, B757).

**4.2. Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG)**

- (116) In qualità di proprietario dell'aeroporto di Lipsia, MFAG precisa all'inizio delle proprie osservazioni di condividere appieno la posizione delle autorità tedesche.

**4.2.1. Aiuti all'aeroporto**

- (117) Secondo MFAG, il semplice fatto che le aziende siano attratte dall'aeroporto di Lipsia indica che esso è in grado di soddisfare la domanda. L'ampliamento dell'aeroporto e la sua integrazione nella rete di trasporto regionale sono cruciali per la crescita di quest'area, che viene inoltre sostenuta anche dalla Comunità europea. L'aeroporto risponde inoltre all'esigenza sentita a livello europeo di un incremento delle capacità aeroportuali al fine di mantenere la competitività della Comunità nel settore del trasporto aereo di merci.

**4.3. ADV — Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (Associazione enti aeroportuali tedeschi)****4.3.1. Aiuti all'aeroporto**

- (118) L'associazione ADV ritiene che la Germania necessiti assolutamente di collegamenti efficienti con i principali nodi mondiali. Considerati i volumi di capitale sempre maggiori associati alle merci trasportate per via aerea, la riduzione dei tempi di trasporto acquisisce particolare rilievo. Negli ultimi vent'anni, i servizi di trasporto notturno hanno registrato una crescita dinamica e questa tendenza andrà accentuandosi con il processo di globalizzazione. Purtroppo la Germania non possiede le capacità necessarie a consentire l'insediamento dei grandi vettori aerei di merci e ciò è motivo di preoccupazione per l'Europa intera. Le capacità di volo notturno presso i tre maggiori hub merci di Francoforte, Monaco e Colonia/Bonn sono praticamente esaurite e la situazione potrebbe ulteriormente aggravarsi nel caso in cui l'aeroporto di Francoforte decidesse di interrompere del tutto le operazioni nelle ore notturne. L'associazione crede che si debbano creare nuove capacità al fine di mantenere la competitività dell'economia sul mercato globale. L'ampliamento dell'aeroporto di Lipsia risponde a questa esigenza, alleggerisce il carico sugli altri aeroporti e consente loro di concentrarsi maggiormente sul trasporto passeggeri. L'aeroporto di Lipsia è anche un pilastro portante per lo sviluppo economico della regione orientale del paese. Secondo l'opinione dell'ADV, la costruzione di una nuova pista sud presso l'aeroporto di Lipsia era una necessità prioritaria.

**4.4. Città di Lipsia****4.4.1. Aiuti all'aeroporto**

- (119) Secondo la Città di Lipsia, la regione a nord della città è un distretto commerciale e produttivo d'importanza cruciale per la competitività internazionale di tre Länder tedeschi. Grazie allo sviluppo di autostrade e strade federali, alla costruzione di una linea ferroviaria per l'alta velocità e al potenziamento della rete ferroviaria regionale, ma soprattutto con l'ampliamento dell'aeroporto di Lipsia, questo polo logistico possiede tutti i presupposti per affermarsi in maniera duratura sui concorrenti a livello mondiale.

- (120) Secondo uno studio commissionato dalla Città di Lipsia, dalla Camera del Commercio e dall'Industria e dal centro per il trasporto commerciale, la Germania centrale e la regione di Lipsia possono contare su uno sviluppo del settore logistico che porterebbe alla creazione di 100 000 posti di lavoro.
- (121) Dal punto di vista della Città di Lipsia, la pista sud dell'aeroporto rappresenta un'infrastruttura pubblica molto importante non solo per DHL, ma anche per un'intera schiera di imprese che specialmente nella situazione attuale non può rivolgersi altrove a causa delle limitazioni al traffico aereo notturno. L'insediamento di DHL a Lipsia è considerato assolutamente fondamentale al fine di attrarre altri vettori aerei merci e di sfruttare al meglio le capacità dell'aeroporto.
- (122) La Città di Lipsia aggiunge che la nuova pista sud consente di istituire un sistema a piste parallele con rotte aeree lontane dalle aree densamente popolate. Le autorità comunali ritengono che non sarebbe stato possibile ampliare l'aeroporto di Lipsia senza il ricorso a finanziamenti pubblici. D'altronde, lo stesso è avvenuto anche per altri aeroporti europei concorrenti.

#### 4.5. Città di Schkeuditz

##### 4.5.1. Aiuti all'aeroporto

- (123) La Città di Schkeuditz osserva che sta per diventare il centro di un'importante processo di sviluppo regionale. Schkeuditz è collocata lungo un'asse di sviluppo sovragionale e nell'ultimo decennio è riuscita a diventare il centro di un sistema di trasporti moderno. La città deve questa svolta specialmente alla crescita economica che si è verificata e che appare straordinaria rispetto agli standard della Germania dell'Est. A livello locale esistono tutti i presupposti per la continuazione di questo andamento positivo.
- (124) Con riferimento alla pista sud, la Città di Schkeuditz rammenta che già il 19 luglio 1991 l'aeroporto aveva stabilito che alla luce della dinamica di sviluppo nella regione era necessario ripristinare la seconda pista.

#### 4.6. IHK Leipzig — Camera del Commercio e dell'Industria di Lipsia

##### 4.6.1. Aiuti all'aeroporto

- (125) La Camera di Commercio e dell'Industria di Lipsia afferma che la creazione di infrastrutture di trasporto adeguate è di pertinenza dello Stato che, in questo ambito, ha la facoltà e il dovere di esercitare un controllo illimitato per conto dei cittadini.
- (126) Dal 1991 si sono susseguiti diversi investimenti per il potenziamento delle infrastrutture e dell'equipaggiamento dell'aeroporto. Tali iniziative sono state integrate da altri investimenti pubblici di miglioramento della rete viaria e ferroviaria entro il bacino di utenza dell'aeroporto. Grazie all'interoperatività conseguita tra le infrastrutture di trasporto aereo, ferroviario e stradale, l'aeroporto di Lipsia ha potuto diventare un hub europeo per il trasporto merci e passeggeri. L'infrastruttura aeroportuale

soddisfa i più moderni requisiti di un polo logistico in termini di funzionalità, stato dell'arte e capacità. Dal 1993, gli operatori economici della Germania centrale hanno cominciato a fare pressione affinché l'aeroporto fosse ampliato.

- (127) I servizi logistici sono diventati un comparto a sé stante del settore terziario, con una crescita annua che sfiora il 6 % e ottime prospettive di sviluppo anche per il futuro. L'allargamento a Est dell'Unione europea ha riportato la regione al centro dello spazio economico europeo. L'insieme delle realtà industriali della regione garantisce buone prospettive economiche ai fornitori di servizi logistici. Da un lato, l'industria chimica della Germania centrale, con i suoi circa 25 000 addetti, si avvale principalmente dei servizi di trasporto ferroviario e intermodale. Dall'altro lato, l'industria automobilistica e il suo indotto (con circa 60 000 addetti e 450 società), nonché l'industria dei semiconduttori (con circa 22 000 addetti) richiedono dei servizi di trasporto in cui il fattore temporale è critico.
- (128) I maggiori operatori logistici, che preferiscono insediarsi nei pressi dei grandi punti nodali della mobilità, sono tutti presenti nella regione e impiegano all'incirca 160 000 addetti, pari a quasi il 6 % di tutte le risorse umane disponibili nella regione. La Camera del Commercio e dell'Industria prevede che entro il 2015 potranno essere creati altri 100 000 posti di lavoro tramite la trasformazione della regione in un polo logistico. Tale cifra rappresenta il 10 % di tutte le risorse umane disponibili nella regione.

##### 4.6.2. Aiuti a DHL

- (129) L'aeroporto ha attratto, oltre a DHL, diversi altri operatori logistici e vettori merci. Non si può pertanto asserire che i concorrenti siano stati esclusi dall'aeroporto di Lipsia o che DHL abbia ricevuto un trattamento preferenziale. Altre società si sono insediate, come ad esempio SALIS (per il trasporto aereo strategico comune della NATO) e il trasportatore russo Tesis che opera collegamenti con la Cina. Un altro vettore merci intercontinentale che opera nell'aeroporto è Jade Cargo International. Il 13 aprile 2007 è stato inaugurato il World Cargo Center, con una capacità di movimentazione pari a 200 000 tonnellate di merci annue, che ha contribuito a consolidare ulteriormente la posizione dell'aeroporto come hub merci.

#### 4.7. IHK Halle-Dessau — Camera del Commercio e dell'Industria di Halle-Dessau

##### 4.7.1. Aiuti all'aeroporto

- (130) La Camera del Commercio e dell'Industria (IHK) di Halle-Dessau rappresenta gli interessi economici di oltre 52 000 aziende. Secondo l'interpretazione dell'ente, la costruzione e il finanziamento di questo tipo di infrastrutture in Germania rientra tra le competenze dello Stato. Questo principio della politica dei trasporti europea e tedesca trova riscontro negli investimenti effettuati per il caso in specie.

(131) Relativamente all'ampliamento dell'aeroporto, l'IHK ritiene che:

- a) esso sia strumentale al raggiungimento degli obiettivi di pianificazione regionale di Sassonia e Sassonia-Anhalt;
- b) il relativo progetto sia stato verificato e approvato nell'ambito di una complessa procedura pubblica che è stata peraltro confermata nel suo esito dal tribunale amministrativo federale;
- c) l'ampliamento migliori il contesto locale in cui operano le aziende insediate nella regione;
- d) incrementi l'occupazione in una regione contraddistinta da una crescita durevole;
- e) vada anche a vantaggio dell'aviazione in generale;
- f) possa garantire il soddisfacimento della domanda a lungo termine presso l'aeroporto di Lipsia.

(132) Nel 1993 l'IHK di Halle-Dessau e l'IHK di Lipsia hanno pubblicato un documento comune di sintesi relativo all'aeroporto. Entrambe le Camere del Commercio e dell'Industria caldeggiavano, tra l'altro, la realizzazione di un sistema a due piste (ciascuna di lunghezza pari a 3 600 m) destinato a incrementare le potenzialità dell'aeroporto.

(133) Dopo la riunificazione tedesca, gli investimenti pubblici nelle infrastrutture di trasporto hanno sostenuto la ristrutturazione economica della regione. La Commissione ha riconosciuto la necessità di promuovere lo sviluppo della regione, di cui alcune zone rientrano tuttora nell'obiettivo 1, al fine di ovviare ad alcune gravi carenze. Grazie agli investimenti massicci da parte di privati e dello Stato, in particolare nelle infrastrutture, la regione ha cominciato a dimostrarsi competitiva anche sulla scena internazionale.

(134) Cionondimeno, la regione registra un tasso di disoccupazione che è ancora doppio rispetto alla media della Comunità. Questo dato conferma la necessità di ulteriori interventi pubblici a favore della regione, destinati in particolare al miglioramento delle infrastrutture, al fine di rafforzare la competitività e di attrarre in loco altre attività produttive. Soltanto in questo modo la regione potrà contribuire realmente al raggiungimento degli obiettivi della strategia di Lisbona della Comunità europea.

#### 4.7.2. Aiuti a DHL

(135) L'IHK sottolinea che l'ammodernamento dell'aeroporto è un processo lento e costante, avviato sin dai primi anni Novanta. Ogni fase di questo processo è stata valutata e approvata nell'ambito di una lunga procedura pubblica. La progettazione e la realizzazione della pista sud hanno seguito il medesimo iter ed è pertanto improprio affermare che la pista sia stata costruita esclusivamente a favore di DHL.

#### 4.8. Ryanair

(136) Ryanair non approfondisce tutti i dettagli della fattispecie, ma si limita a esporre alcune osservazioni «di carattere generale». Il vettore teme che la Commissione non comprenda appieno né il rapporto che intercorre tra i vettori aerei e l'aeroporto, né i più recenti sviluppi dell'aviazione e che ciò la induca a trarre delle conclusioni errate. Ryanair teme che la Commissione voglia rafforzare ulteriormente i principi errati su cui sono stati fondati la decisione in merito all'aeroporto di Charleroi e gli orientamenti del 2005.

#### 4.9. Panalpina

(137) Panalpina effettua da oltre dieci anni voli cargo giornalieri da Lipsia a Mosca. La società vorrebbe stabilire a Lipsia il proprio hub merci e auspica la creazione di collegamenti con il subcontinente indiano e l'estremo Oriente.

##### 4.9.1. Aiuti all'aeroporto

(138) Panalpina teme che i grandi aeroporti europei vogliano per la maggior parte destinare ogni eventuale capacità residua al traffico passeggeri; la società apprezza pertanto un aeroporto che si rivolge invece principalmente al settore cargo. Panalpina sottolinea inoltre la posizione centrale dell'aeroporto di Lipsia, posto nel cuore dell'Europa ma spostato verso oriente quanto basta per garantire voli più brevi da e verso l'Asia. Il funzionamento non-stop dell'infrastruttura aeroportuale è rispondente alle esigenze di una catena logistica globalizzata per le merci e rappresenta uno dei suoi punti di forza.

(139) La società plaude alla decisione di ampliare l'aeroporto di Lipsia al fine di potenziare il trasporto merci e di offrire un'infrastruttura che anche in futuro sarà in grado di garantire la movimentazione delle merci 24 ore su 24. Considerate le infrastrutture e i servizi disponibili presso l'aeroporto, essa è persuasa che anche altre società si insedieranno a Lipsia contribuendo così a creare occupazione. Panalpina ritiene di potere usufruire del medesimo accesso alle infrastrutture e sovrastrutture dell'aeroporto di Lipsia, alla pari degli altri operatori economici.

#### 4.10. Jade Cargo International

##### 4.10.1. Aiuti all'aeroporto

(140) I crescenti problemi di capacità rendono quanto mai urgente la creazione di nuovi hub. Dando per scontato che simili infrastrutture non possono essere finanziate da privati, Jade Cargo International si stupisce che la Commissione esiga il conseguimento da parte del gestore aeroportuale di profitti analoghi a quelli attesi da un investitore privato. L'assenza di questa infrastruttura avrebbe degli effetti negativi che si ripercuoterebbero non solo sulla Germania orientale, ma anche sul resto della Comunità.

(141) Nel caso di una decisione negativa da parte della Commissione, Jade Cargo International vede minacciata la sopravvivenza stessa dell'aeroporto di Lipsia e del proprio modello operativo. Le ricadute negative influirebbero anche su altri comparti economici. Considerato che l'ampliamento dell'aeroporto non rappresenta alcuna distorsione della concorrenza ed è stato pianificato per il beneficio economico di tutti, Jade Cargo International auspica una decisione positiva da parte della Commissione.

#### 4.10.2. Aiuti a DHL

(142) Secondo quanto indicato da Jade Cargo International, la nuova pista sud andrebbe anche a suo vantaggio e non solo a beneficio di DHL, come invece asserito dalla Commissione. La posizione della Commissione appare incomprensibile, tanto più che la gestione del traffico aereo è di competenza del Controllo del traffico aereo tedesco e non dell'aeroporto.

### 4.11. Condor

#### 4.11.1. Aiuti all'aeroporto

(143) Condor sottolinea la buona intermodalità dell'aeroporto. La società ritiene che sia più opportuno effettuare congrui investimenti negli aeroporti esistenti che dispongono già di una rete di collegamenti (come quello di Lipsia/Halle) piuttosto che in aeroporti minori che non posseggono i requisiti necessari.

#### 4.11.2. Aiuti a DHL

(144) Per quanto attiene alla concorrenza, Condor non pone alcuna obiezione agli investimenti previsti per l'ampliamento dell'aeroporto di Lipsia. Il moderno sistema a due piste dell'aeroporto sarà a disposizione di qualsiasi utente potenziale. Dal punto di vista della domanda, si rende necessaria un'infrastruttura moderna ed efficiente.

### 4.12. Ruslan-Salis GmbH

#### 4.12.1. Aiuti all'aeroporto

(145) Sulla base dei dati a disposizione della società Ruslan-Salis (vettore cargo), non esiste alcun altro aeroporto in Germania e specialmente in Germania orientale che sarebbe idoneo allo svolgimento della propria attività. Per il vettore è cruciale avere un «accesso garantito» e una «disponibilità sicura» delle capacità di trasporto occorrenti.

(146) La decisione di insediare la propria attività presso l'aeroporto di Lipsia è stata determinata da fattori quali l'esistenza del sistema a due piste, il funzionamento non-stop, il collegamento diretto tramite la ferrovia e la rete viaria con le principali destinazioni dell'Europa centrale, nonché la pista sud rinnovata e prolungata.

(147) A giudizio di Ruslan-Salis, la pista sud è stata costruita per il pubblico e non è una «infrastruttura dedicata». Quest'opera è necessaria e commisurata all'esigenza di

evitare strozzature nella capacità di trasporto, promuovere l'aviazione e conseguire delle ricadute economiche positive per la regione di Lipsia-Halle-Merseburg-Dessau.

#### 4.12.2. Aiuti a DHL

(148) Diversamente dalla Commissione, Ruslan-Salis non ritiene che la pista sud e il relativo piazzale sarebbero utilizzati esclusivamente da DHL. La società non condivide neppure l'idea che il finanziamento, la costruzione e l'esercizio della pista quale «infrastruttura dedicata» si configurino come transazione commerciale tra il proprietario dell'infrastruttura e l'utilizzatore, da valutare come qualsiasi altra transazione commerciale. Non si può inoltre affermare che il prospettato incremento nel volume di traffico aereo, principale argomento a favore dell'ampliamento dell'aeroporto, sia da ricondurre esclusivamente a DHL.

(149) Ruslan-Salis utilizza la pista sud e tutte le nuove infrastrutture alla pari di DHL e degli altri operatori. Nessun utente riceve un trattamento preferenziale. La pista sud è stata costruita nell'interesse pubblico e a vantaggio di tutti i vettori cargo che operano presso l'aeroporto di Lipsia. Non esistono elementi atti a suggerire un utilizzo dedicato dell'infrastruttura da parte di DHL o la concessione a questa di particolari privilegi.

### 4.13. BARIG (Board of Airline Representatives in Germany e. V.)

#### 4.13.1. Aiuti all'aeroporto

(150) Al BARIG aderiscono le compagnie aeree con una presenza distributiva e operativa in Germania. L'associazione sottolinea che la Commissione stessa ha menzionato il grave stato di sovraccarico dei principali aeroporti europei. Tale situazione si riscontra in particolare nel comparto del trasporto merci, dove il divario tra l'offerta e la domanda è in costante aumento. Nella propria comunicazione «Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa», la Commissione ha lanciato un allarme in vista di una «crisi della capacità». A giudizio di BARIG, una decisione negativa della Commissione metterebbe in discussione la sopravvivenza dell'aeroporto.

(151) L'associazione ritiene che gli orientamenti del 2005 non si possano applicare all'aeroporto di Lipsia, poiché l'intervento riguarda in questo caso l'ampliamento di un aeroporto per le merci, mentre gli orientamenti si riferiscono esclusivamente alla concorrenza nel settore passeggeri.

(152) L'infrastruttura deve essere potenziata tempestivamente al fine di soddisfare la domanda di capacità per il trasporto aereo merci negli anni a venire. Gli aeroporti per le merci non potrebbero essere costruiti né ampliati senza l'erogazione di finanziamenti pubblici. Un investitore privato non s'impegnerebbe in un investimento di questo tipo.

#### 4.14. Lufthansa AG

##### 4.14.1. Aiuti all'aeroporto

- (153) Lufthansa è favorevole agli interventi previsti per l'aeroporto di Lipsia, compreso il ripristino della pista sud. Tale progetto viene considerato rispondente alle necessità ed economicamente sostenibile. Lufthansa Cargo AG, una controllata di Deutsche Lufthansa AG, ha l'intenzione di effettuare una larga parte del proprio trasporto merci da e verso Lipsia. L'aeroporto di Lipsia rappresenta una sede interessante in aggiunta agli hub Lufthansa di Francoforte e Monaco.
- (154) Lufthansa AG menziona il volume in continua crescita del trasporto aereo delle merci, per il quale in Germania si prevede un incremento di circa il 5,3 %. Per tenere il passo con questa crescita, occorre che anche le infrastrutture vengano adeguate. Gli investimenti programmati per l'aeroporto di Lipsia vanno incontro alle necessità del trasporto aereo di strutture adeguatamente dimensionate, moderne e con un ulteriore potenziale di espansione.
- (155) L'allineamento parallelo delle piste consente di ottimizzare le capacità sotto il profilo della gestione e di incrementare l'efficienza dello scalo. Le ricadute a medio e lungo termine si esplicitano in un'opportunità di sviluppo per tutti gli utilizzatori dell'infrastruttura.

#### 4.15. ACD (Aircargo Club Deutschland)

##### 4.15.1. Aiuti all'aeroporto

- (156) I soci ACD rivestono funzioni direttive nel settore del trasporto aereo di merci. Nei prossimi anni, essi prevedono un'ulteriore impennata della crescita ed esprimono il timore che le infrastrutture disponibili negli attuali aeroporti non saranno sufficienti.

##### 4.15.2. Aiuti a DHL

- (157) ACD non rileva alcuna dipendenza dell'aeroporto di Lipsia da DHL e ritiene che sia stato il tumultuoso sviluppo economico della regione di Lipsia/Dresda a rendere necessario un aeroporto più efficiente.

#### 4.16. BDF (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften — Associazione federale delle compagnie aeree tedesche)

##### 4.16.1. Aiuti all'aeroporto

- (158) L'associazione BDF rappresenta i vettori di linea, charter e low-cost tedeschi e in tale veste si batte per lo sviluppo di infrastrutture aeroportuali adeguate al fabbisogno. L'asso-

ciamento non ritiene giusta una situazione in cui alcuni aeroporti tedeschi devono confrontarsi con strozzature nelle capacità, mentre vengono costruiti sempre più aeroporti minori che sopravvivono grazie ad ingenti sussidi pubblici e si contendono i voli passeggeri. Quello di Lipsia non è tuttavia un aeroporto finanziato per l'esclusivo vantaggio di un unico utilizzatore.

- (159) Secondo l'opinione di BDF, gli investimenti pubblici nelle infrastrutture devono garantire senz'altro chiari vantaggi macroeconomici e una redditività adeguata sul lungo periodo; entrambi i requisiti sono soddisfatti nel caso in esame. Per l'aeroporto di Lipsia esiste una effettiva domanda da parte dei clienti, sia per il trasporto passeggeri sia in particolare per il settore merci.

#### 4.17. Cargolux

- (160) Cargolux si avvale dell'aeroporto di Lipsia senza avervi insediato una rappresentanza propria, ovvero come «off line station» per tutti i voli merci intercontinentali che partono dal Lussemburgo. Le merci trasportate da Cargolux dall'aeroporto di Lipsia corrispondono al 20,3 % dell'intero volume cargo spedito da questo aeroporto nel 2006. Cargolux ritiene di essere uno dei principali vettori cargo che operano nell'aeroporto di Lipsia e utilizza ampiamente le infrastrutture disponibili. La società si presenta come concorrente diretto di DHL.

##### 4.17.1. Aiuti all'aeroporto

- (161) Secondo Cargolux, se s'intende promuovere il trasporto aereo cargo in Europa è indispensabile migliorare l'infrastruttura degli scali regionali, visto che i principali aeroporti per i voli passeggeri sono già ai limiti delle loro capacità. Considerata l'entità degli investimenti necessari e i lunghi tempi di ammortamento, questi interventi possono essere realizzati soltanto tramite aiuti pubblici. Cargolux plaude pertanto all'iniziativa della pubblica amministrazione e agli investimenti negli scali regionali che creano posti di lavoro, promuovono l'industria europea e sono positivi per i clienti e la collettività.

#### 5. COMMENTI DELLA GERMANIA ALLE OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

- (162) Nella replica alle osservazioni dei terzi interessati, la Germania ha ripreso gli argomenti illustrati in precedenza, sottolineando come tutte le parti terze si siano espresse a favore dell'aeroporto e del suo ampliamento. È stato altresì sottolineato come nessuno abbia avanzato obiezioni in merito all'accordo con DHL.

## 6. VALUTAZIONE DELL'AUTO

### 6.1. Sussistenza di un aiuto

(163) A norma dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

(164) I criteri stabiliti nell'articolo 87, paragrafo 1, sono cumulativi. Pertanto, al fine di stabilire se i provvedimenti notificati costituiscono aiuto di Stato ai sensi del medesimo articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, tutte le seguenti condizioni devono essere soddisfatte. In particolare, bisogna appurare se il sostegno finanziario:

- a) è un aiuto concesso dallo Stato ovvero mediante risorse statali;
- b) favorisce talune imprese o talune produzioni;
- c) falsa o minaccia di falsare la concorrenza;
- d) incide sugli scambi tra Stati membri.

#### 6.1.1. Sussistenza di un aiuto di Stato per l'aeroporto — Apporto di capitali

(165) I provvedimenti notificati costituiscono un aiuto di Stato a norma dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE se soddisfano quattro criteri specifici.

##### 6.1.1.1. Attività economica e nozione d'impresa

(166) Occorre innanzi tutto verificare se l'aeroporto di Lipsia può essere considerato un'impresa secondo la normativa comunitaria in materia di concorrenza.

(167) In primo luogo è opportuno richiamare la giurisprudenza che ha dato sempre un'interpretazione univoca della nozione d'impresa, in cui è compresa qualsiasi organizzazione che eserciti un'attività economica, a prescindere dalla sua personalità giuridica o dalle sue modalità di finanziamento<sup>(25)</sup>; per attività economica si intende

qualsiasi attività volta a offrire merci o servizi a un determinato mercato<sup>(26)</sup>. Al fine di determinare la sussistenza di un aiuto di Stato è decisivo l'esercizio di un'attività economica<sup>(27)</sup>.

(168) Fino a tempi recenti, lo sviluppo degli aeroporti rispondeva in molti casi a una logica prettamente territoriale o, in certi casi, a esigenze militari. La gestione degli aeroporti era organizzata come un'attività amministrativa e non come un'attività commerciale. In tale contesto, non esisteva alcuna concorrenza tra gli aeroporti e le relative società di gestione. Con la liberalizzazione del traffico aereo sono aumentate le compagnie aeree che servono più aeroporti, incrementando così la concorrenza tra gli scali. Nelle precedenti condizioni, il finanziamento degli aeroporti e delle relative infrastrutture era considerato questione di competenza delle autorità pubbliche che, in linea di massima, non sollevava dubbi in relazione agli aiuti di Stato.

(169) La situazione è tuttavia cambiata negli ultimi anni. Benché in alcuni casi persistano ancora considerazioni relative alla pianificazione territoriale e alle strutture amministrative, in molti casi lo Stato ha devoluto la competenza sugli aeroporti alle regioni e la relativa gestione è stata affidata a società parastatali o addirittura private. Il processo di trasferimento al settore privato ha generalmente assunto la forma di una privatizzazione o di una progressiva apertura del capitale. Negli ultimi anni, le società di private equity e i fondi d'investimento o i fondi pensione hanno dimostrato una forte propensione a investire negli aeroporti.

(170) In conseguenza di ciò, l'industria aeroportuale comunitaria è stata protagonista di una profonda ristrutturazione organizzativa che si è espressa non soltanto nell'interesse attivo degli investitori privati in questo settore, ma anche nel mutato atteggiamento delle autorità pubbliche rispetto a un eventuale coinvolgimento del settore privato nello sviluppo degli aeroporti. Questa evoluzione è sfociata in una maggiore diversificazione e complessità delle funzioni assolute dagli aeroporti.

(171) Tale recente evoluzione ha influenzato anche le relazioni commerciali tra gli aeroporti. Mentre in passato gli aeroporti erano gestiti essenzialmente come infrastrutture volte a garantire l'accessibilità e lo sviluppo territoriale, da alcuni anni essi perseguono in misura sempre crescente obiettivi di tipo commerciale facendosi concorrenza per attirare il traffico aereo.

(172) La mutata natura degli aeroporti deve pertanto trovare riscontro nella valutazione giuridica delle attività aeroportuali effettuata in base alle norme in materia di aiuti di Stato. Non è più possibile considerare la costruzione e la gestione degli aeroporti come funzioni svolte da un'amministrazione e dunque come ambito che in linea di principio non forma oggetto del controllo sugli aiuti di Stato.

<sup>(25)</sup> Sentenza del 18 giugno 1998 nella causa C-35/96, *Commissione contro Repubblica italiana*, Racc. 1998, pag. I-3851, punto 36; sentenza del 23 aprile 1991 nella causa C-41/90, *Höfner e Elser*, Racc. 1991, pag. I-1979, punto 21; sentenza del 16 novembre 1995 nella causa C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances ed altri contro Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Racc. 1995, pag. I-4013, punto 14; sentenza dell'11 dicembre 1997 nella causa C-55/96, *Job Centre coop.arl.*, Racc. 1997, pag. I-7119, punto 21.

<sup>(26)</sup> Sentenza del 16 dicembre 1987 nella causa 118/85, *Commissione contro Repubblica italiana*, Racc. 1987, pag. 2599, punto 7; causa C-35/96, *loc. cit.*, punto 36.

<sup>(27)</sup> Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, qualsiasi attività che consista nell'offerta di prodotti o servizi ad un mercato specifico rappresenta un'attività economica. Cfr. sentenza C-35/96, *loc. cit.* e la sentenza del 12 settembre 2000, nelle cause da C-180/98 a 184/98, *Pavlov ed altri* Racc. 2000, pag. I-6451.

- (173) Questa considerazione ha portato la Corte di giustizia a statuire, nella causa *Aéroports de Paris*, che la gestione e il funzionamento di un aeroporto, in cui è compresa la fornitura di servizi aeroportuali alle compagnie aeree e alle società di servizi ivi operanti, costituiscono attività di natura economica, poiché «consistono nel mettere a disposizione delle compagnie aeree e dei vari prestatori di servizi installazioni aeroportuali mediante pagamento di un corrispettivo il cui ammontare è fissato liberamente dal gestore stesso e, nel caso di un gestore pubblico, non costituiscono esercizio di un pubblico potere, anzi sono dissociabili dalle attività che rientrano nell'esercizio di tali poteri»<sup>(28)</sup>. Pertanto, il gestore di un aeroporto esercita, in linea di massima, un'attività economica ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, alla quale si applicano le norme sugli aiuti di Stato.
- (174) Vista l'evoluzione in corso nel settore aeroportuale, la Commissione ha esteso tale approccio a tutte le tipologie di aeroporti, compresi gli aeroporti minori (quale l'aeroporto oggetto della presente decisione) negli orientamenti del 2005. Alla luce della recente trasformazione, la Commissione ritiene che a partire dal 2000 non sia più possibile escludere a priori l'applicazione agli aeroporti della normativa sugli aiuti di Stato.
- (175) Dopo la sentenza «*Aéroports de Paris*» vale il principio secondo cui un aeroporto che svolge un'attività economica costituisce un'impresa nel senso dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, indipendentemente dallo status giuridico e dalle modalità del finanziamento, alla quale si applicano pertanto le norme del trattato sugli aiuti di Stato<sup>(29)</sup>.
- (176) Basandosi sulla sentenza della Corte in questa fattispecie, in cui viene statuito che il funzionamento e la gestione di un aeroporto costituiscono un'attività economica, la Commissione ha concluso che, dalla data di tale sentenza, le norme in materia di aiuti di Stato si applicano anche a questo settore. In questo senso, nel presente caso non si applicano in maniera retroattiva gli orientamenti del 2005, come contestato dalla Germania, bensì ci si attiene semplicemente a una esplicitazione (con validità *ad vitam aeternam*) del concetto fondamentale di aiuto di Stato fornita dalla Corte<sup>(30)</sup>.
- (177) Si constata che l'infrastruttura oggetto della presente decisione viene gestita dall'ente aeroportuale in un'ottica commerciale; si tratta pertanto di un'infrastruttura utilizzabile a scopo commerciale. La società di gestione dell'aeroporto esige il pagamento di corrispettivi per l'utilizzo dell'infrastruttura che pertanto non viene messa a disposizione della collettività a titolo gratuito.
- (178) Tuttavia, non tutte le attività poste in essere dal gestore aeroportuale sono necessariamente di tipo economico, indipendentemente dal suo status giuridico. È necessario operare una distinzione tra le attività che questi esercita e stabilire quali tra esse siano di natura economica<sup>(31)</sup>.
- (179) Come osserva la Corte, le attività che di norma competono allo Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici non rientrano tra le attività economiche e non sono pertanto soggette alle norme in materia di aiuti di Stato. Tali attività comprendono la sicurezza, il controllo del traffico aereo, la polizia, le dogane, ecc.<sup>(32)</sup>. In tali ambiti, il finanziamento deve restare limitato alla compensazione dei relativi costi e non può essere utilizzato a vantaggio di altre attività di natura economica<sup>(33)</sup>.
- (180) Secondo la prassi consolidata della Commissione<sup>(32)</sup>, il finanziamento di funzioni che rientrano tra le mansioni di ordine pubblico e pubblica sicurezza ovvero delle relative infrastrutture non costituiscono un aiuto di Stato. Di conseguenza, l'infrastruttura necessaria per esempio a garantire la sicurezza dell'aeroporto o al controllo e alla sorveglianza del traffico aereo e dello spazio aereo può essere finanziata tramite risorse pubbliche<sup>(34)</sup>.
- (181) Nel caso in esame, le perdite correnti dell'aeroporto e gli investimenti infrastrutturali dovrebbero essere finanziati tramite capitale pubblico e l'apertura di linee di credito a lungo termine. L'ampliamento e il riallineamento della pista sud dovrebbero consentire all'aeroporto di consolidare la propria posizione nel settore cargo. È pertanto possibile che alcuni investimenti rientrino nella sfera delle competenze pubbliche. Gli investimenti che secondo il parere della Germania rientrano nella sfera delle competenze pubbliche sono stati precisati al considerando 58 e segg.
- (182) Dall'esame dei dati presentati dalla Germania relativi ai costi d'investimento e d'esercizio per la pista sud si evince che alcuni di essi rientrano effettivamente nella sfera delle competenze pubbliche. Tali costi riguardano le funzioni di sicurezza e di polizia, le misure di prevenzione degli incendi e di pubblica sicurezza, la sicurezza d'esercizio, i servizi meteorologici e di controllo del traffico aereo. Anche per le funzioni pubbliche è possibile richiedere un corrispettivo ai fruitori dell'aeroporto.

<sup>(28)</sup> Causa *Aéroports de Paris*, loc. cit., punto 121 con ulteriori rimandi.

<sup>(29)</sup> Sentenza del 17 febbraio 1993 nelle cause riunite C-159/91 e C-160/91, *Poucet contro AGF e Pistre contro Cancava*, Racc. 1993, pag. I-637.

<sup>(30)</sup> A questo proposito, cfr. la sentenza del Tribunale di primo grado, del 12 febbraio 2008, nella causa T-289/03, *BUPA contro Commissione*, in corso di pubblicazione, punti da 157 a 160.

<sup>(31)</sup> Sentenza del 19 gennaio 1994 nella causa C-364/92, *SAT Fluggesellschaft mbH contro Eurocontrol*, Racc. 1994, pag. I-43.

<sup>(32)</sup> Decisione della Commissione del 19 marzo 2003, N 309/02, *Sicurezza aerea — Compensazione dei costi al seguito degli attentati dell'11 settembre 2001*.

<sup>(33)</sup> Sentenza del 18 marzo 1998 nella causa C-343/95, *Diego Cali & Figli contro Servizi Ecologici Porto di Genova*, Racc. 1997, pag. I-1547. Decisione della Commissione del 19 marzo 2003, N 309/02. Decisione della Commissione del 16 ottobre 2002, N 438/02 *Sovvenzioni alle amministrazioni portuali per la realizzazione di incarichi di competenza delle autorità pubbliche*.

<sup>(34)</sup> Cfr. decisione della Commissione del 7 marzo 2007, N 620/06, *Realizzazione dell'aeroporto regionale di Memmingen — Germania*, GUC 135 del 19.6.2007, pag. 8.

(183) Nella misura in cui i costi rientrano nell'esercizio delle funzioni pubbliche descritte al precedente paragrafo, la loro compensazione non si può configurare come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE. Anche nell'ipotesi in cui la Commissione dovesse accettare l'argomentazione delle autorità tedesche, secondo cui il finanziamento dei costi non costituisce in alcun modo aiuto di Stato, la valutazione conclusiva del caso in esame rimarrebbe identica. Anche nel caso in cui tali importi rappresentassero aiuto di Stato, essi rientrerebbero tra gli aiuti di Stato permessi (cfr. considerando 254 e segg.). Pertanto la Commissione non deve pronunciarsi in maniera definitiva su questo aspetto.

#### 6.1.1.2. Risorse statali e imputabilità allo Stato

(184) Come statuito dalla Corte <sup>(35)</sup>, per essere qualificati aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, i finanziamenti devono essere concessi direttamente o indirettamente mediante risorse statali ed essere imputabili allo Stato.

(185) Per quanto concerne il caso in esame, lo Stato ha esercitato costantemente un controllo diretto o indiretto sui contributi in questione. L'aeroporto di Lipsia ha finanziato l'opera di ampliamento tramite i conferimenti di capitale da parte di azionisti pubblici e un prestito a lungo termine della propria controllante, la società MFAG, a totale partecipazione pubblica.

(186) Le decisioni in merito alla concessione di questi fondi pubblici sono state assunte da autorità pubbliche. Il consiglio di amministrazione di MFAG, un ente pubblico, ha dichiarato che sarà raccolto capitale proprio sufficiente a finanziare lo sviluppo dell'aeroporto. I membri del consiglio di amministrazione di MFAG appartengono in maggioranza alla pubblica amministrazione (ministri regionali delle finanze, sindaci, ecc.).

#### 6.1.1.3. Vantaggio economico

(187) In virtù dei conferimenti di capitale e del prestito garantiti dagli azionisti di cui al precedente considerando 185, il gestore dell'aeroporto deve sostenere costi d'investimento inferiori a quelli che avrebbe dovuto sostenere di norma e ciò conferisce all'aeroporto un vantaggio economico.

(188) Se si potesse dimostrare che nel caso in esame è stato rispettato il principio dell'investitore privato operante in economia di mercato, si potrebbe far valere che i capitali conferiti all'aeroporto di Lipsia non costituiscono aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.

(189) A tale proposito, la Corte ha statuito nella sentenza relativa alla causa *Stardust Marine* che «i capitali messi a disposizione di un'impresa, direttamente o indirettamente, da parte dello Stato, in circostanze che corrispondono alle normali condizioni del mercato, non possono essere considerati aiuti di Stato» <sup>(36)</sup>.

<sup>(35)</sup> Cfr. sentenza della Corte del 16 maggio 2002, C-482/99, *Repubblica francese contro Commissione (Stardust Marine)*, Racc. 2002, pag. I-4397.

<sup>(36)</sup> Sentenza *Stardust Marine*, punto 69.

(190) È quindi necessario verificare se i soggetti con partecipazioni nell'aeroporto di Lipsia abbiano concesso il finanziamento per l'ampliamento dell'aeroporto secondo il principio dell'investitore privato. Occorre inoltre stabilire se, in condizioni analoghe, un investitore privato operante in un'economia di mercato avrebbe accettato di finanziare il riallineamento della pista sud a condizioni commerciali pari o analoghe a quelle accettate da MFAG.

(191) Si osservi nella fattispecie che: «il comportamento dell'investitore privato cui deve essere raffrontato l'intervento dell'investitore pubblico che persegue obiettivi di politica economica, anche se non è necessariamente quello del comune investitore che colloca capitali in funzione della loro capacità di produrre reddito a termine più o meno breve, deve quantomeno corrispondere a quello di una holding privata o un gruppo imprenditoriale privato che persegue una politica strutturale, globale o settoriale guidato da prospettive di redditività a più lungo termine» <sup>(37)</sup>.

(192) Per quanto attiene gli investimenti nella nuova pista sud, la Germania sembra mettere in discussione l'applicabilità del principio dell'investitore operante in economia di mercato. Essa afferma infatti che tale principio non si applica alle infrastrutture per i trasporti, poiché in tale ambito non esistono investitori privati di paragone. Secondo la posizione delle autorità tedesche, gli investitori privati non avrebbero alcun interesse negli aeroporti, in particolare se sono necessari lavori ingenti di ristrutturazione.

(193) Tale opinione non può essere condivisa. Non è possibile escludere l'applicazione del principio dell'investitore privato soltanto in ragione del fatto che il settore privato non partecipa al finanziamento delle infrastrutture aeroportuali <sup>(38)</sup>. Una situazione economica difficile non esonera l'investitore pubblico dall'agire con la medesima cautela che avrebbe adoperato un investitore privato nella medesima situazione.

(194) Nella sentenza *Stardust Marine*, la Corte statuisce «che occorre verificare se lo Stato si è comportato come un investitore prudente operante in economia di mercato ponendosi nel contesto dell'epoca in cui sono state adottate le misure di aiuto finanziario, al fine di poter valutare se il comportamento adottato dallo Stato è ragionevole in termini economici, mentre occorre escludere qualsiasi giudizio fondato su una situazione posta in essere in un momento successivo» <sup>(39)</sup>.

<sup>(37)</sup> Sentenza del 21 marzo 1991 nella causa C-305/89, *Repubblica italiana contro Commissione (Alfa Romeo)*, Racc. 1991, pag. I-1603, punto 20.

<sup>(38)</sup> Tale affermazione non è comunque corretta, si veda ad esempio la costruzione dell'aeroporto di proprietà privata a Ciudad Real, Spagna.

<sup>(39)</sup> Sentenza *Stardust Marine*, punto 71.

- (195) Resta determinante il momento in cui è stata adottata la decisione di effettuare l'investimento. L'applicabilità del principio dell'investitore operante in economia di mercato non si basa sugli orientamenti del 2005, bensì sulla giurisprudenza costante della Corte di giustizia e sulle decisioni della Commissione <sup>(40)</sup>.
- (196) Indipendentemente dall'opinione espressa dalla Germania, la Commissione deve applicare il principio dell'investitore in economia di mercato ponendosi al posto dell'autorità pubblica in questione nel momento in cui questa ha dovuto decidere in merito all'investimento.
- (197) Nel novembre 2004, quando l'aeroporto di Lipsia decise di avviare i lavori sulla pista sud, DHL non aveva ancora assunto alcun impegno vincolante in merito al trasferimento della propria sede operativa presso lo scalo di Lipsia. Di seguito si procede ad un calcolo conservativo della redditività, confrontando tra loro le due opzioni «Status quo» e «Ampliamento senza DHL» e tralasciando l'opzione «Ampliamento con DHL».
- (198) La Germania sostiene che l'aeroporto di Lipsia ha agito come avrebbe fatto un investitore privato operante in un'economia di mercato. Secondo la sua argomentazione, la ristrutturazione della pista sud avrebbe contribuito a ridurre il passivo dell'aeroporto di Lipsia e avrebbe consentito, nel medio o lungo periodo, di raggiungere la soglia di redditività.
- (199) La Germania deve essere in grado di dimostrare che le autorità pubbliche hanno agito secondo modalità accettabili per un investitore privato. Sulla base delle informazioni a disposizione della Commissione non è possibile stabilire con chiarezza se il recupero della pista sud abbia costituito la soluzione economicamente più vantaggiosa.
- (200) L'investitore privato operante in economia di mercato è guidato dalle prospettive di redditività <sup>(41)</sup>. Il principio dell'investitore operante in economia di mercato si sostanzia in genere laddove la struttura e le prospettive future dell'impresa possono lasciare prevedere un rendimento normale sotto forma di dividendi distribuiti o di incrementi del capitale che sia pari a quello conseguibile presso un'azienda privata analoga entro un arco di tempo adeguato.
- (201) In questo caso le eventuali ricadute positive sull'economia della regione nella quale è situato l'aeroporto non hanno alcuna rilevanza, poiché nel valutare se la misura rappresenti un aiuto di Stato, la Commissione verifica se «in circostanze analoghe, un socio privato, basandosi sulle possibilità di reddito prevedibili, astrazione fatta da qualsiasi considerazione di carattere sociale o di politica regionale o settoriale, avrebbe effettuato il conferimento di capitale» <sup>(42)</sup>.
- (202) In occasione della decisione relativa all'aeroporto di Charleroi, la Commissione aveva già stabilito che «non si possono considerare conformi al principio dell'investitore privato operante in economia di mercato gli impegni sottoscritti da un operatore aeroportuale per i quali non può essere provato che porteranno l'attività aeroportuale a produrre utili ragionevoli entro un termine ragionevole. Ovviamente, le eventuali ripercussioni positive sull'economia della regione nella quale è situato l'aeroporto non possono in alcun caso entrare nella valutazione intesa a stabilire se l'intervento contenga elementi di aiuto» <sup>(43)</sup>.
- (203) Parimenti, la Corte ha statuito nelle sentenze relative alle cause C-234/84 e C-303/88 che «il socio privato può ragionevolmente conferire il capitale necessario per garantire la sopravvivenza dell'impresa che sia temporaneamente in difficoltà, ma che, previa riorganizzazione, sia eventualmente in grado di ridivenire redditizia» <sup>(44)</sup>. La Corte precisa tuttavia che «quando i conferimenti di capitale di un investitore pubblico prescindano da qualsiasi prospettiva di redditività, anche a lungo termine, essi vanno considerati aiuti» <sup>(45)</sup>.
- (204) La Germania ha presentato un piano economico-finanziario per l'ampliamento della pista sud. Sulla base delle entrate e delle spese ivi riportate è possibile stabilire se l'aeroporto di Lipsia si è comportato alla stregua di un investitore privato nel finanziare, costruire e gestire la pista sud.
- (205) Le autorità tedesche hanno predisposto un piano separato per ogni scenario:
- «Ampliamento con DHL»: la pista sud viene ristrutturata e DHL si insedia presso l'aeroporto di Lipsia.
  - «Status quo»: la pista sud non viene sottoposta ad alcun intervento migliorativo.
  - «Ampliamento senza DHL»: la pista sud viene ristrutturata e DHL non s'insedia presso l'aeroporto di Lipsia.
- (206) I tre piani economico-finanziari si basano sulle seguenti ipotesi, spese e utili, preventivati dalle autorità tedesche per il periodo 2006-2042; per il periodo successivo al 2042 non viene indicato alcun valore finale (cfr. anche il considerando 236 e segg.).
- (207) Come illustrato al considerando 197, l'ipotesi di ampliamento con DHL non può essere considerata all'atto di valutare la conformità degli investimenti al criterio dell'investitore operante in economia di mercato.

<sup>(43)</sup> Decisione della Commissione del 12 febbraio 2004, C 516/04, punto 169.

<sup>(44)</sup> Sentenza del 10 luglio 1986 nella causa C-234/84, *Regno del Belgio contro Commissione*, Racc. 1986, pag. 2263, punto 15, e sentenza del 21 marzo 1991 nella causa C-303/88, *Repubblica italiana contro Commissione*, Racc. 1991, pag. I-1433, punto 21.

<sup>(45)</sup> Causa C-303/88, loc. cit., punto 22.

<sup>(40)</sup> Cfr. precedenti considerando da 166 a 180.

<sup>(41)</sup> Sentenza del Tribunale di primo grado del 12 dicembre 2000 nella causa T-296/97, *Alitalia contro Commissione*, Racc. 2000, pag. II-3871, punto 84; causa C-305/89, loc. cit., punto 20.

<sup>(42)</sup> Cfr. in merito gli orientamenti del 2005, punto 46.

(208) Il giro d'affari previsto nell'ipotesi di ampliamento senza DHL è stato stimato essenzialmente sulla base delle seguenti ipotesi. L'investitore calcola che a seguito dell'entrata in vigore delle restrizioni ai voli notturni presso l'aeroporto di Francoforte/Meno nel 2012 e del congestionamento degli altri aeroporti, tra il 2013 e il 2018 si assisterà ad un trasferimento dei volumi di traffico verso l'aeroporto di Lipsia, con una conseguente ulteriore crescita. I progetti di ampliamento sono stati ritenuti necessari affinché l'aeroporto possa disporre di capacità adeguate per soddisfare l'aumento previsto nei volumi di traffico. L'investimento viene motivato con l'incremento della domanda di servizi cargo dall'aeroporto di Lipsia, ma tale previsione non è supportata da un'analisi dei costi/benefici.

(209) Nel momento in cui è stato deciso di rinnovare la pista sud, esisteva un rischio concreto di sovracapacità. I costi conseguenti ad un'eventuale sovracapacità, per esempio nel caso in cui DHL non si fosse insediata, non avrebbero potuto essere compensati. I calcoli presentati non tengono evidentemente conto di questo rischio.

(210) Nella tabella seguente <sup>(46)</sup> sono riepilogati i calcoli relativi al flusso di cassa nel caso dello status quo e dell'ampliamento senza DHL. I calcoli si basano sui piani economico-finanziari presentati dalla Germania che presuppongono tra l'altro un tasso di crescita di almeno il 3 % per il volume del traffico aereo.

Tabella 8

## Calcolo del flusso di cassa

(in Mio EUR)			
Calcoli del flusso di cassa (*)	(A) Aeroporto Status Quo	(B) Aeroporto Ampliamento senza DHL	(C) = (B) - (A) Pista sud senza DHL
(1) EBITDA (2006-2042)	[...]	[...]	[...]
(2) EBITDA Safety Measures	[...]	[...]	[...]
(3) EBITDA (2006-2042) corretto (1) + (2)	[...]	[...]	[...]
(4) Costi d'investimento (2006-2042)	[...]	[...]	[...]
(5) Costi d'investimento in mis. di sicurezza (2006-2042)	[...]	[...]	[...]

<sup>(46)</sup> Le differenze tra i calcoli del flusso di cassa inclusi nella presente decisione e quelli allegati alla decisione di avviare il procedimento d'indagine sono motivate come segue: nella decisione di avviare il procedimento, i profitti e i costi erano stati attualizzati al 2006, mentre i calcoli inclusi nel presente documento prendono il 2005 come anno di riferimento, poiché la decisione relativa alla costruzione della pista sud è stata adottata nel novembre 2004 e i lavori sono cominciati all'inizio del 2005. Dalle osservazioni presentate dalla Germania in merito alla decisione di avviare il procedimento la Commissione ha desunto che nel 2005 si sono avuti ulteriori costi d'investimento pari a [...] euro che comportano un ulteriore aumento del disavanzo di cassa. Tali costi sono stati ora inclusi nel calcolo.

(in Mio EUR)			
Calcoli del flusso di cassa (*)	(A) Aeroporto Status Quo	(B) Aeroporto Ampliamento senza DHL	(C) = (B) - (A) Pista sud senza DHL
(6) Costi d'investimento 2005	[...]	[...]	[...]
(7) Flusso di cassa 2005-2042 (3) + (4) + (5) + (6)	[...]	[...]	[...]

(\*) Tutti i valori sono aggiornati al 2005; tasso di attualizzazione = 6,5 %.

(211) Si rilevi innanzitutto che nei calcoli del flusso di cassa la Commissione ha tenuto conto dei costi d'investimento e d'esercizio preventivati per le misure di sicurezza. Come illustrato ai considerando da 180 a 183, talune di queste spese (costi d'esercizio e d'investimento) possono rientrare nella sfera di competenza dell'autorità pubblica.

(212) Indipendentemente da ciò, il flusso di cassa previsto per l'aeroporto nel periodo 2005-2042 ammonta a circa [flusso di cassa negativo] euro. Tale risultato non lascia presupporre che un investitore in economia di mercato sarebbe stato disposto a investire nella costruzione della pista sud.

(213) I calcoli dimostrano che nell'ipotesi B il flusso di cassa è all'incirca di [100-200] milioni di euro inferiore rispetto a quello previsto nell'ipotesi A. La costruzione della pista sud riduce sostanzialmente il flusso di cassa disponibile per il finanziamento delle installazioni già in essere.

(214) Considerato che l'aeroporto deve ancora finanziare gli investimenti effettuati per circa 642 milioni di euro (valore contabile del 2005), esso non sarà in grado di conseguire l'EBITDA necessario al rifinanziamento integrale degli investimenti previsti nell'ipotesi B. In base ai calcoli relativi al flusso di cassa non si può presupporre che la gestione dell'aeroporto di Lipsia conseguirà in futuro la soglia di redditività. Pertanto non si può presupporre che, nel caso dell'ipotesi B, un investitore privato si sarebbe impegnato nella costruzione della pista sud.

(215) La conclusione tratta è che le autorità pubbliche non abbiano avuto alcuna aspettativa fondata di redditività degli investimenti programmati e che, pur prefiggendosi di attirare una maggiore utenza e di rendere più redditizio l'aeroporto, non siano state guidate da prospettive di redditività a più lungo termine <sup>(47)</sup>. Come ammesso esplicitamente dalla Germania, questo contributo pubblico è piuttosto finalizzato allo sviluppo regionale, a garantire l'accessibilità della regione, alla creazione di posti di lavoro e alla tutela ambientale (riduzione dell'inquinamento acustico).

<sup>(47)</sup> Causa C-305/89, *Repubblica italiana contro Commissione (Alfa Romeo)*, loc. cit., punto 20.

(216) Ne consegue che nella fattispecie un investitore privato, anche se operante nell'ambito di un gruppo in un contesto economico più ampio, non avrebbe avuto, nel normale contesto di un'economia di mercato, nessuna prospettiva, neppure a lungo termine, di conseguire un rendimento accettabile del capitale conferito.

(217) Nelle circostanze date è lecito presumere che un investitore privato non avrebbe conferito il capitale in questione, nell'ambito di un normale contesto di mercato, neppure nella prospettiva di una strategia globale a lungo termine non finalizzata al conseguimento di utili a breve termine.

(218) Ferme restando le argomentazioni e le conclusioni di cui sopra, si rileva inoltre che il tasso di attualizzazione del 6,5 % utilizzato dalla Germania nei propri calcoli (cfr. considerando 117) si basa su un premio di rischio molto basso pari a circa il 3,25 %, determinato con un fattore beta di 0,65. Un fattore beta di 0,65 significa che ad una riduzione del valore di mercato complessivo dell'1 % corrisponde una riduzione dello 0,65 % del valore dell'investimento, il che indica una volatilità dell'investimento inferiore a quella normale del mercato finanziario e quindi un rischio di basso livello.

(219) All'opposto si osserva che alcuni esperti del comparto calcolano per lo sviluppo del settore aeronautico e spaziale in Europa un fattore beta compreso tra 0,81 e 1,26<sup>(48)</sup>. Tali fattori beta si riferiscono agli aeroporti internazionali, in genere con funzioni di hub, che dispongono di una facilità di accesso al credito perché quotati in borsa. Secondo la Commissione gli investimenti negli aeroporti secondari, come quello del caso in specie, comportano un rischio maggiore a causa delle ridotte dimensioni dell'infrastruttura. Inoltre l'aeroporto in questione è gestito tramite una partecipazione pubblica e usufruisce solo di un accesso limitato al mercato dei capitali. Esso è vieppiù dipendente dal sostegno dell'azionariato pubblico. Alla luce di queste considerazioni, la Commissione ritiene che la Germania avrebbe dovuto includere nel calcolo, oltre a un fattore beta superiore, un «premio di illiquidità» che invece non ha previsto. Con tali correzioni, i tassi d'interesse risulterebbero superiori e il valore liquido netto del flusso di cassa inferiore.

#### 6.1.1.4. Specificità

(220) Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, una misura costituisce aiuto di Stato se favorisce talune imprese o produzioni. Nel caso in esame si rileva che i vantaggi in questione hanno favorito soltanto l'aeroporto di Lipsia. I contributi pubblici sono destinati ad un progetto singolo e le autorità pubbliche non hanno conferito capitali a nessuno degli altri aeroporti concorrenti. Si tratta pertanto di una misura selettiva come definita dall'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.

#### 6.1.1.5. Distorsione della concorrenza e ostacolo agli scambi

(221) Gli aiuti conferiti da uno Stato membro ad un'impresa con l'effetto di rafforzarne la posizione sul mercato comunitario rispetto agli altri concorrenti ledono la competitività di tali concorrenti. Secondo la giurisprudenza costante<sup>(49)</sup>, per stabilire che una misura di aiuto falsa la concorrenza è sufficiente che il beneficiario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su un mercato liberalizzato.

(222) Come illustrato al considerando 166 e segg., la gestione di un aeroporto rientra tra le attività di natura economica. Esiste una situazione di concorrenza non solo tra le compagnie aeree, ma anche tra gli aeroporti. Nel caso in esame si tratta tra l'altro di imprese che eventualmente offrono le installazioni richieste per trasformarsi in un hub per il trasporto aereo delle merci.

(223) Qualsiasi agevolazione economica che l'aeroporto di Lipsia/Halle ottiene tramite il finanziamento della pista sud ha l'effetto di rafforzare la sua posizione rispetto ai concorrenti nel mercato europeo dei servizi aeroportuali. Nel finanziamento pubblico all'esame è pertanto insito un rischio di distorsione della concorrenza o di ostacolo agli scambi tra gli Stati membri.

#### 6.1.1.6. Conclusioni

(224) Alla luce dell'analisi sopra illustrata, il finanziamento pubblico per l'ampliamento della pista sud presso l'aeroporto di Lipsia-Halle costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE.

#### 6.1.2. Sussistenza di un aiuto di Stato per DHL — Accordo quadro e lettera di patronage

(225) Come precisato nella decisione di avviare il procedimento (considerando da 42 a 46), la Commissione ritiene che le misure all'esame siano state finanziate tramite contributi pubblici e possano distorcere la concorrenza.

#### 6.1.2.1. Trasferimento di risorse pubbliche

(226) La nozione di aiuto di Stato comprende qualsiasi agevolazione finanziata direttamente o indirettamente tramite contributi pubblici dallo Stato o da enti che operano in forza di un conferimento di poteri pubblici.

<sup>(48)</sup> Cfr. Damodaran Online, <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>

<sup>(49)</sup> Sentenza del Tribunale di primo grado del 30 aprile 1998, causa T-214/95, *Vlaams Gewest contro Commissione*, Racc. 1998, pag. II-717.

(227) È palese che l'accordo quadro e la lettera di patronage siano stati finanziati con risorse pubbliche e che la decisione in merito alla loro erogazione sia stata di competenza delle autorità pubbliche. Il consiglio di amministrazione della società MFAG ha deliberato la stipula dell'accordo quadro il 3 giugno 2004. In tale consiglio di amministrazione siedono per lo più rappresentanti con cariche pubbliche (p. es. i ministri delle finanze dei Land Sassonia e Sassonia-Anhalt, i sindaci di Lipsia, Dresda e Halle). La lettera di patronage è stata sottoscritta il 21 dicembre 2005 dal ministro delle finanze del Land Sassonia.

#### 6.1.2.2. Distorsione della concorrenza e ostacolo agli scambi

(228) Gli interventi sono atti a distorcere la concorrenza e ostacolare gli scambi tra gli Stati membri nella misura in cui favoriscono in maniera selettiva DHL e l'aeroporto di Lipsia.

(229) Il settore dei servizi espresso è senz'altro un mercato in cui le imprese degli Stati membri sono in concorrenza tra loro. Qualsiasi agevolazione economica di cui DHL usufruisca in virtù degli interventi statali menzionati rafforza la sua posizione rispetto agli altri concorrenti del mercato europeo dei servizi di corriere espresso.

(230) Visto che le valutazioni elencate ai considerando da 42 a 46 della decisione di avviare il procedimento non sono state confutate né dalla Germania né dalle parti interessate, la seguente disamina si concentra sulla misura in cui DHL è stata favorita tramite l'accordo quadro e la lettera di patronage.

#### 6.1.2.3. Vantaggio economico ottenuto da DHL tramite l'accordo quadro

(231) Per ogni prestazione offerta — garanzie, locazione e servizi aeroportuali — occorre valutare se l'accordo quadro prevede una remunerazione congrua e accettabile per un investitore privato.

##### i) **Garanzie illimitate**

(232) L'accordo quadro non prevede esplicitamente alcuna corresponsione di un premio per le garanzie offerte. L'unica fonte possibile di entrate di cui dispone l'aeroporto rimane il flusso di cassa supplementare ottenuto a seguito della costruzione e della gestione della pista sud. Occorre pertanto quantificare il flusso di cassa supplementare che la pista sud può garantire. Successivamente occorre stabilire se tale flusso supplementare assicuri un utile adeguato rispetto alle garanzie prestate.

(233) Considerato che un investitore privato avrebbe preso la decisione in merito alla stipula dell'accordo quadro in concomitanza con la decisione sull'ampliamento della pista sud, la data di riferimento per la verifica del criterio dell'investitore privato deve essere il mese di novembre 2004, ovvero prima dell'inizio dei lavori. Come illustrato

al considerando 215 e segg., la Commissione ritiene che un investitore privato non avrebbe volutamente indebolito la propria posizione negoziale finanziando la pista sud prima di avere concluso un contratto relativo al suo utilizzo. I calcoli relativi al flusso di cassa dimostrano senza ombra di dubbio che la pista sud non sarebbe stata commercialmente sostenibile senza l'insediamento di DHL presso l'aeroporto di Lipsia, poiché ne sarebbe derivato un ulteriore disavanzo di cassa pari a circa [...] euro (cfr. colonna 5 dell'allegato). Perciò, l'aeroporto non si è comportato alla pari di un investitore privato poiché ha cominciato i lavori sulla pista sud prima di avere stipulato l'accordo quadro. L'ipotesi di ampliamento senza DHL sarebbe stata realizzabile soltanto con un intervento massiccio da parte dello Stato e risulta pertanto inadatta ad essere adottata come ipotesi di riferimento per la verifica del criterio dell'investitore privato.

(234) In linea con quanto stabilito nella decisione di avviare il procedimento, per calcolare il flusso di cassa supplementare derivante dal ripristino della pista sud occorre stabilire la differenza tra i valori del flusso di cassa relativi alla variante di ampliamento con DHL e all'ipotesi di «Status quo» (con funzionamento esclusivo della pista nord esistente).

(235) Il calcolo è contestualizzato al 2005, l'anno in cui sono stati effettuati i primi investimenti nella pista sud per un valore di [...] euro, notificati alla Commissione soltanto dopo la decisione di avviare il procedimento.

(236) Il calcolo del flusso di cassa si estende solo fino al 2042 e non comprende i valori finali indicati dalla Germania, poiché secondo una precedente osservazione delle autorità tedesche <sup>(50)</sup> la vita utile di una pista è di una trentina d'anni. A ciò si aggiunga il fatto che nessun investitore privato sarebbe disposto a finanziare la pista sud con la prospettiva di non conseguire una remunerazione congrua per il proprio investimento nei primi 37 anni di esercizio (dal 2005 al 2042). Perciò, l'analisi del flusso di cassa si basa solo su questo arco di tempo al fine di stabilire in quale misura l'investimento influisca sulla redditività dell'aeroporto.

(237) Anche i valori finali proposti non sono presi in considerazione perché poco plausibili. Una crescita annua del 3 % sottintende un incremento costante e illimitato delle entrate, ma tale calcolo non è realistico se si tiene conto del fatto che le piste possiedono una capacità operativa limitata e pertanto le entrate non possono crescere all'infinito. Nel calcolo proposto dalla Germania per l'ipotesi di ampliamento con DHL ciò porta per esempio ad un risultato paradossale, in cui il valore finale attualizzato risulta essere cinque volte superiore al flusso di cassa attualizzato dell'aeroporto per il periodo 2005-2042 <sup>(51)</sup>.

(238) Come descritto in maniera circostanziata nell'allegato, il calcolo del flusso di cassa supplementare attualizzato generato dalla pista sud mostra che le entrate nel 2005 sono di [...] euro inferiori ai costi d'investimento nel periodo 2005-2042 (cfr. colonna 4 dell'allegato).

<sup>(50)</sup> Osservazioni inviate dalla Germania in data 21 giugno 2006, pag. 12.

<sup>(51)</sup> Cfr. calcoli presentati dalle autorità tedesche (considerando 88).

- (239) In questa situazione, l'aeroporto non sarebbe in grado di coprire nemmeno una porzione dei costi del rischio con il flusso di cassa della pista sud. L'assicurazione a copertura del rischio sarebbe una pratica commerciale corrente solo qualora il progetto fosse economicamente vantaggioso e l'aeroporto fosse in grado di rifinanziare il rischio.
- (240) Impegnandosi con garanzie illimitate per l'esercizio dell'aeroporto successivamente all'insediamento di DHL (capi 8 e 9 dell'accordo quadro), l'aeroporto ha assunto dei rischi che sfuggono al suo controllo. Come precisato in maggiore dettaglio nei considerando da 17 a 19 della decisione di avviare il procedimento, l'aeroporto non ha alcun controllo né sull'accesso privilegiato di DHL alla pista sud (in quanto di competenza del Controllo del traffico aereo), né sull'eventuale introduzione di restrizioni al volo notturno (di competenza delle autorità pubbliche).
- (241) Secondo i calcoli della Germania, il rischio di un divieto di volo in orario notturno comporta per l'aeroporto un costo pari a circa [...] euro. Tale importo va ad aggiungersi al disavanzo del flusso di cassa di [...] euro (cfr. colonna 4 dell'allegato). Pur essendo palese che l'aeroporto non è in grado di coprire i costi del rischio con risorse proprie, è opportuno precisare che questa stima di [...] euro è da considerarsi un importo minimo. Tra i diversi errori di calcolo, la Germania trascura di considerare che l'aeroporto andrebbe in fallimento se fosse tenuto a versare a DHL un indennizzo di [...] euro o di [...] euro per il trasferimento presso un altro aeroporto nel caso in cui siano imposte restrizioni al volo notturno allo scalo di Lipsia. Inoltre, i calcoli delle autorità tedesche non tengono conto di altri rischi coperti (p. es. l'accesso alla pista sud controllato dal Controllo del traffico aereo).
- (242) Infine occorre sottolineare che il calcolo del flusso di cassa evidenzerebbe una perdita anche qualora si seguisse il ragionamento della Germania, secondo cui le spese per la sicurezza, pari a [...] euro, rientrano nella sfera di competenza dell'autorità pubblica e pertanto non devono essere imputate tra i costi dell'aeroporto<sup>(52)</sup>. Anche in questa ipotesi rimarrebbe un disavanzo significativo di [...] euro (cfr. colonna 4 dell'allegato).
- (243) Anche solo da questi calcoli si evince con chiarezza che un investitore privato non avrebbe offerto siffatta garanzia illimitata; la Commissione precisa comunque che un esame più circostanziato porterebbe alla luce perdite ancora più ingenti. La Germania ha indicato che le autorità normative britanniche hanno determinato le tariffe aeroportuali per il 2008-2013 preventivando un costo del capitale (effettivo ante imposte) del 6,2 % e 6,7 % per gli aeroporti di Heathrow e Gatwick rispettivamente. Entrambi questi aeroporti britannici possono fare affidamento su una forte domanda di voli da e verso Londra, mentre l'aeroporto di Lipsia soffre di una sovracapacità che lo obbliga a competere con altri aeroporti per operatori low-cost di voli passeggeri e merci. Considerato che il rischio di mercato cui è esposto l'aeroporto di Lipsia risulta maggiore rispetto a quello di Heathrow e Gatwick, sarebbe più idoneo prevedere un costo del capitale superiore al 6,5 % (effettivo ante imposte) (cfr. anche considerando 218 e segg.).
- (244) Inoltre, stando ai dati presentati dalla Germania<sup>(53)</sup>, gli istituti finanziari privati non erano disposti ad assicurare i rischi connessi con la garanzia per l'esercizio dell'aeroporto dopo la realizzazione dell'hub di DHL; ciò conferma ulteriormente che nessun investitore privato si sarebbe impegnato con siffatta garanzia illimitata contro rischi che esulano dal suo controllo.
- (245) Le motivazioni presentate dalla Germania e da DHL, secondo cui l'assunzione reciproca di garanzie tra le parti contrattuali rappresenta una prassi commerciale corrente, sono constatazioni di ordine generale e pertanto irrilevanti, poiché i calcoli suesposti dimostrano chiaramente che l'aeroporto di Lipsia non è in grado di finanziare le garanzie fornite attingendo a capitali propri. Un investitore privato accetterebbe di sottoscrivere soltanto un contratto che assicuri un rendimento e non indebolisca la sua posizione finanziaria.
- (246) In conclusione la Commissione ritorna sull'argomento della Germania, la quale ritiene che, ad avvenuta costruzione della pista sud, un investitore privato avrebbe sottoscritto l'accordo quadro in ragione del maggiore flusso di cassa prospettato rispetto alla variante senza DHL. In questo ragionamento la Germania trascura tuttavia un aspetto cruciale, ossia che i costi relativi al rischio non possono essere finanziati con capitale proprio, come esposto poc'anzi. Per poter offrire le garanzie a DHL, l'aeroporto di Lipsia è obbligato ad attingere al capitale stanziato per la costruzione della pista sud. Come stabilito al capitolo 6.1.1., sono proprio tali conferimenti di capitale a costituire un aiuto. Indipendentemente dai diversi intervalli temporali adottati ai fini del calcolo, si constata che le garanzie sono state finanziate in ogni caso tramite aiuti.

#### ii) *Contratti di locazione*

- (247) Sulla base delle argomentazioni di DHL e delle autorità tedesche si constata che DHL non ha tratto alcun vantaggio finanziario dai contratti di locazione, poiché
- a) i contratti di locazione per il piazzale e le aree destinate alle operazioni di *handling* sono stati stabiliti in base alle tariffe consuete del mercato e non vincolano l'aeroporto di Lipsia ad alcuna opzione di finanziamento predefinita;
  - b) la definizione di aree riservate per DHL è chiaramente in sintonia con le norme tedesche in materia di locazioni e non impedisce in alcun modo l'insediamento di concorrenti presso l'aeroporto di Lipsia, poiché sono disponibili per loro altre aree libere.

#### iii) *Disciplina delle tariffe aeroportuali*

- (248) Sulla base delle argomentazioni di DHL e delle autorità tedesche si constata che DHL non ha tratto alcun vantaggio finanziario dalle tariffe aeroportuali convenute, poiché
- a) DHL paga le medesime tariffe corrisposte dagli altri utilizzatori dello scalo;

<sup>(52)</sup> L'importo di [...] euro si ricava dai costi d'esercizio e d'investimento relativi alle misure di sicurezza che l'aeroporto intende realizzare per la pista sud. Nell'allegato sono riportati anche i valori liquidi netti delle spese per la sicurezza nelle altre ipotesi.

<sup>(53)</sup> Osservazioni inviate dalla Germania in data 21 luglio 2006, pag. 7.

b) dal raffronto tariffario presentato da DHL si evince che le tasse aeroportuali dello scalo di Lipsia sono tra il [...] % e il [...] % superiori a quelle in vigore presso altri aeroporti europei concorrenti del comparto cargo. La Commissione non ha alcun motivo di considerare le tariffe aeroportuali difformi da quelle in vigore sul mercato.

#### 6.1.2.4. Vantaggio economico ottenuto da DHL tramite l'accordo quadro

(249) La comunicazione sulle garanzie stabilisce le condizioni da soddisfare affinché una garanzia non costituisca aiuto di Stato. I presupposti fondamentali sono due:

a) la garanzia sarebbe stata disponibile, in linea di massima, anche sul mercato finanziario alle condizioni correnti di mercato;

b) per la garanzia prestata viene pagato il prezzo di mercato.

(250) La lettera di patronage, con la quale il Land Sassonia si assume la responsabilità di garantire all'aeroporto di Lipsia e a MFAG la disponibilità di un capitale sufficiente ad ottemperare agli impegni assunti nell'ambito dell'accordo quadro, e in cui si impegna a riconoscere un risarcimento diretto a DHL per i danni fino ad un massimo di [...] euro, non soddisfa nessuno dei presupposti indicati.

a) In base alle indicazioni delle autorità tedesche <sup>(54)</sup>, l'aeroporto di Lipsia ha tentato senza successo di ottenere da parte di istituti finanziari privati la copertura dei rischi garantiti in ultimo tramite la lettera di patronage.

b) Poiché DHL, MFAG e l'aeroporto di Lipsia non sono tenuti a corrispondere alcun premio per l'emissione della lettera di patronage, il rischio assunto dal Land Sassonia non è direttamente remunerato.

(251) È inoltre improprio ritenere che il Land Sassonia sia remunerato indirettamente tramite la sua partecipazione societaria all'aeroporto di Lipsia, poiché il valore delle azioni dell'aeroporto calerà sostanzialmente a seguito del flusso di cassa negativo derivante dall'ampliamento con DHL. Parimenti, non sono plausibili le argomentazioni che ipotizzano una proporzionalità tra gli impegni assunti con la lettera di patronage dal Land Sassonia e da Deutsche Post AG, poiché il flusso di cassa supplementare conseguito con la pista sud non è sufficiente come garanzia finanziaria contro il rischio incorso dall'aeroporto e dai suoi azionisti.

<sup>(54)</sup> Osservazioni inviate dalla Germania in data 21 luglio 2006, pag. 7.

#### 6.1.2.5. Conclusioni sulla sussistenza e sulla legittimità degli aiuti a favore di DHL

(252) Le garanzie illimitate concesse ai capi 8 e 9 dell'accordo quadro e la lettera di patronage costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, poiché il Land Sassonia, MFAG e l'aeroporto di Lipsia garantiscono la copertura dei rischi operativi di DHL a condizioni che nessun investitore privato avrebbe accettato. In mancanza di un aiuto pubblico, l'aeroporto di Lipsia non sarebbe stato in grado di finanziare la costruzione della pista sud né di concludere l'accordo quadro con DHL.

(253) Poiché l'accordo quadro è stato sottoscritto ed è entrato in vigore prima della sua notifica da parte della Germania, le garanzie illimitate ivi previste sono contrarie all'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE e sono pertanto illegittime.

### 6.2. Compatibilità dell'aiuto con il mercato comune

#### 6.2.1. Ammissibilità dell'aiuto a favore dell'aeroporto

(254) Come illustrato al considerando 166 e segg., tutti gli investimenti sono stati effettuati tramite contributi pubblici che costituiscono aiuti di Stato ai sensi della presente decisione, seppure una parte di essi rientri nella sfera di competenza dell'autorità pubblica <sup>(55)</sup>.

(255) Resta da stabilire se l'aiuto di Stato può essere ritenuto compatibile con il mercato comune. L'articolo 87, paragrafo 3 del trattato CE prevede talune deroghe al divieto generale di concessione di aiuti di Stato sancito dal paragrafo 1.

(256) In questo contesto gli orientamenti del 2005 forniscono una base che consente di dichiarare ammissibili gli aiuti agli aeroporti ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c). Negli orientamenti sono elencati i diversi fattori di cui la Commissione tiene conto nel determinare l'ammissibilità di un aiuto.

(257) Secondo quanto previsto al punto 61 degli orientamenti del 2005 occorre valutare in particolare se:

a) la costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde ad un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità, ...);

b) l'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo conseguito;

<sup>(55)</sup> Non è possibile effettuare un calcolo esatto dell'intensità dell'aiuto concesso, poiché la Commissione non può escludere che l'investitore privato ipotetico avrebbe investito di meno, riducendo di conseguenza la sua esposizione al rischio.

- c) l'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti;
- d) l'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio;
- e) lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi della Comunità.
- i) **La costruzione e lo sfruttamento dell'infrastruttura risponde ad un obiettivo di interesse generale chiaramente definito (sviluppo regionale, accessibilità ...)**
- (258) Il progetto è finalizzato alla creazione di un nuovo hub merci e di un centro logistico multimodale presso l'aeroporto. Il settore del trasporto aereo delle merci e in particolare i servizi espresso stanno registrando una forte crescita. I vettori cargo stanno ampliando le loro capacità operative. Tuttavia, presso i tre grandi hub merci tedeschi — Francoforte/Meno, Monaco e Colonia/Bonn — vigono alcune limitazioni al volo notturno. Nell'ipotesi in cui l'aeroporto di Francoforte/Meno dovesse sospendere o ridurre i voli notturni, la Germania verserebbe in una grave crisi delle capacità per quanto attiene il trasporto aereo di merci.
- (259) Da questo punto di vista, l'investimento è in sintonia con il piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa <sup>(56)</sup>, del 2007, in cui si stabilisce che: «In considerazione della prevista evoluzione del traffico, l'Europa dovrà far fronte ad un **sempre crescente divario** tra le capacità aeroportuali e la domanda di servizi aerei.» Per quanto attiene agli aeroporti, si conclude che «la crisi delle capacità aeroportuali costituisce una **minaccia** per la sicurezza, l'efficienza e la competitività di tutti gli operatori coinvolti nella catena dell'offerta dei servizi di trasporto aereo» <sup>(57)</sup>. Il piano d'azione non si limita ad affermare la necessità di un impiego più efficiente delle piste esistenti, bensì sottolinea l'importanza di «sostenere la creazione di nuove infrastrutture» e la Commissione menziona il ruolo degli aeroporti regionali nel superamento della crisi delle capacità.
- (260) Il progetto è incluso nel piano generale del 2004 (con durata prevista fino al 2020) relativo alla rete di trasporti transeuropea e in particolare nella sua strategia di sviluppo che considera l'aeroporto in questione un «punto della rete comunitaria». L'aeroporto è collocato nella Germania centrale, in prossimità di cinque arterie della rete di trasporti transeuropea e dei corridoi paneuropei, all'incrocio tra due autostrade federali che collegano l'Europa lungo l'asse Nord-Sud (A 9) ed Est-Ovest (A 14). L'aeroporto usufruisce anche di collegamenti eccellenti con la rete ferroviaria e stradale. Queste connessioni agevolano il trasporto intermodale delle merci e garantiscono una mobilità più efficiente e compatibile con l'ambiente, oltre a contribuire ad uno sviluppo sostenibile. Il progetto persegue «lo sviluppo di una rete di trasporti europei integrati» come stabilito dal punto 12 del piano d'azione summenzionato, dove viene sancito che «sarebbe auspicabile sbloccare le capacità latenti che esistono negli aeroporti regionali, a condizione che gli Stati membri rispettino le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato».
- (261) L'attuazione del progetto dovrebbe avere ricadute positive sull'intera regione e dare un forte impulso al suo sviluppo socio-economico. Più precisamente, il progetto migliora l'accessibilità della regione e la sua forza di attrazione verso investitori e visitatori. Ciò dovrebbe ripercuotersi positivamente sul mercato del lavoro, considerato soprattutto che il tasso di disoccupazione nella regione di Halle/Lipsia è sensibilmente superiore alla media tedesca.
- (262) Gli investimenti in parola consentiranno di utilizzare le infrastrutture esistenti con modalità migliori, più sicure, ecologicamente più sostenibili e razionali, con un conseguente incremento della sicurezza e dell'efficienza dello scalo. Il riallineamento della pista sud consentirà in futuro di evitare il sorvolo di aree densamente popolate a nord di Lipsia e a sud di Halle. Un quartiere di Lipsia, ubicato nei pressi dell'aeroporto e più precisamente in testa alla vecchia pista sud, risente del rumore in maniera particolare perché si trova nel punto d'intersezione tra i corridoi di decollo e di atterraggio. Inoltre l'orientamento della vecchia pista sud non corrispondeva alle condizioni meteorologiche ottimali per i decolli e gli atterraggi. Il vento prevalente durante l'intero anno e nei singoli mesi soffia dal quadrante sud-occidentale e può arrecare disturbo a causa dell'effetto del vento laterale. Il nuovo orientamento della pista garantisce condizioni meteorologiche ottimali per il volo e consente di effettuare operazioni di volo strumentale di CAT III (qualsiasi condizione meteorologica). Inoltre, la distanza tra le piste consente di utilizzarle indipendentemente l'una dall'altra, mentre in passato ciò non era possibile per motivi di sicurezza (pericolo di collisione).
- (263) In conclusione si rileva che la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura è funzionale ad un obiettivo chiaramente definito d'interesse generale e che lo sviluppo di un aeroporto con una forte vocazione al traffico merci è conforme alla politica comunitaria in materia, anche in relazione a considerazioni di ordine regionale e ambientale. Pertanto, il progetto soddisfa tutti i requisiti per l'ammissibilità.
- ii) **L'infrastruttura è necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito**
- (264) I dati forniti dalla Germania dimostrano chiaramente che, con la struttura attuale, l'aeroporto non è in grado di fare fronte all'incremento previsto nel flusso di passeggeri e merci. Come illustrato sopra, durante la vita utile della nuova pista sud si prevede un incremento graduale ma significativo nel numero di passeggeri e nel volume di merci gestiti dall'aeroporto. Nel 2006 si sono registrati 2,3 milioni di passeggeri e secondo le stime tale afflusso potrebbe salire a 6-7 milioni entro il 2010. Le previsioni prospettano un incremento anche per le merci, specialmente in ragione dell'inasprimento delle restrizioni al volo notturno presso altri aeroporti tedeschi, tra cui quelli di Francoforte/Meno e Colonia/Bonn.

<sup>(56)</sup> COM (2006) 819 def.

<sup>(57)</sup> Piano d'azione, numero 7 e riquadro a pagina 4.

- (265) Per diversi ordini di motivi, la vecchia pista sud era considerata pessima e non idonea. Si ricordi che tale infrastruttura fu costruita tra il 1957 e il 1960. Il suo tracciato era stato deciso in funzione dello spazio aereo militare della ex RDT e non delle condizioni meteorologiche ottimali per il volo. Attorno al 1980 avevano cominciato a manifestarsi i primi danni alla pista, quali fessurazioni del cemento, sgretolamento ai bordi ed erosione del fondo. Negli anni 1983/84 la pista fu oggetto di un intervento manutentivo con la realizzazione di un nuovo rivestimento in cemento. L'opera non fu completata con il consolidamento del nuovo strato di cemento sul manto originale, sicché il risanamento si dimostrò solo superficiale e insufficiente.
- (266) La gravità del problema emerse in particolare a partire dal 1990, quando la pista cominciò ad essere impiegata con frequenza molto maggiore. Per esempio, le fessure nello strato inferiore si propagarono anche alla nuova superficie, aggravando lo sfaldamento dei bordi pista e le deformazioni longitudinali alle due estremità che causarono a loro volta dei corrugamenti. Tali irregolarità superficiali rappresentano una seria minaccia alla sicurezza dei voli, poiché in estate il calore può causare delle vere e proprie rotture. I danni alla pista sono aumentati progressivamente, tanto da richiedere un lavoro manutentivo notevole e sproporzionato.
- (267) Con la sua lunghezza originaria di 2 500 m, la pista sud era inoltre adatta solo ai decolli e agli atterraggi di velivoli impegnati nelle tratte a breve raggio e non poteva essere utilizzata per aeromobili a pieno carico con un peso superiore a 30 tonnellate. L'efficienza dell'aeroporto di Lipsia risultava notevolmente penalizzata (gli aeromobili del tipo Boeing B 747, B 767 e McDonnell Douglas MD 11 necessitano, per decollare a pieno carico, di una pista di lunghezza compresa tra 2 925 m e 3 320 m). Tale limitazione incrementa notevolmente la possibilità di discontinuità nell'esercizio, ad esempio nel caso di chiusura della pista nord. Il riallineamento della vecchia pista sud era inoltre necessario per motivi di sicurezza. Anche per gli atterraggi in direzione Ovest non era possibile utilizzare entrambe le piste in concomitanza, poiché ogni volta sarebbe stato necessario prevedere l'eventualità di dover abortire la manovra di atterraggio al fine di evitare collisioni. La società per il controllo del traffico aereo (DFS) era costretta a considerare le due piste tecnicamente come un'unica pista.
- (268) In base a queste condizioni è stato calcolato il numero massimo di decolli ed atterraggi effettuabili ogni ora con il vecchio sistema di piste. Successivamente è stata condotta una simulazione con un ipotetico piano di volo per l'hub merci presso l'aeroporto di Lipsia/Halle. La simulazione del piano di volo ha evidenziato gravi ritardi nei decolli e negli atterraggi durante le ore di punta. Il ritardo medio per gli aeromobili in arrivo da entrambe le direzioni operative risultava di circa 21 minuti e quello al decollo di circa 6 minuti. In singoli casi si potevano addirittura accumulare ritardi di 30 minuti — 1 ora per l'atterraggio e fino a 18 minuti per il decollo.
- (269) Come precedentemente illustrato, l'aeroporto non ha alcuna possibilità di ottenere finanziamenti da o tramite i suoi azionisti pubblici e necessita pertanto di un aiuto di intensità pari al 100 %. La Germania ha saputo dimostrare che tutte le installazioni infrastrutturali progettate e finanziate sono necessarie al conseguimento dei suoi obiettivi e che il progetto non è sovradimensionato o sproporzionatamente oneroso.
- (270) Da quanto precede si può concludere che l'infrastruttura in questione è necessaria e proporzionata all'obiettivo conseguito.
- iii) ***L'infrastruttura offre prospettive soddisfacenti d'uso a medio termine, in particolare in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti***
- (271) Posto nel cuore dell'Europa, questo aeroporto possiede un forte potenziale di crescita grazie al suo bacino di 7 milioni di utenti entro un raggio di 100 km e al suo collegamento ad un'eccellente rete viaria e ferroviaria. Come illustrato poc'anzi, il trasporto aereo delle merci sta registrando una crescita notevole (il trasporto passeggeri internazionale ha conseguito tra il 2002 e il 2006 una crescita media di circa il 7,4 % e il trasporto merci una crescita del 6,2 %) <sup>(58)</sup>. Tuttavia, le restrizioni ai voli notturni impongono alcuni limiti alle capacità attuali degli aeroporti.
- (272) Per l'aeroporto di Lipsia, la Germania prevede nei primi anni un'impennata nel volume delle merci e a partire dal 2013 un andamento incrementale conservativo con una media del 3 %. Per contro, i dati IATA prevedono una crescita annua media del 5,1 % (passeggeri) e del 4,8 % (merci) tra il 2007 e il 2011. La Germania aveva previsto nel 1999 un flusso di circa 4 milioni di passeggeri per il 2004 e di 6-7 milioni per il 2010. In base ad uno studio più recente, le autorità tedesche prevedono che il volume annuo passeggeri passerà da 2,1 milioni (2005) a 4,8 milioni.
- (273) A medio termine sussistono pertanto buone prospettive di sfruttamento della nuova infrastruttura, in particolare in associazione con le infrastrutture esistenti che saranno ottimizzate tramite i lavori programmati.
- iv) ***L'accesso all'infrastruttura è aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio***
- (274) Secondo le informazioni fornite dalla Germania, la nuova infrastruttura sarà accessibile a tutti gli utenti potenziali (vettori aerei) in modo paritario e non discriminatorio. DHL utilizzerà la pista sud solo per il 19 % dell'orario d'esercizio, ovvero in misura corrispondente ad appena il 9,4 % della capacità complessiva dello scalo. Con riferimento all'utilizzo della pista da parte di DHL, la

<sup>(58)</sup> Previsioni IATA per il traffico passeggeri e merci 2007-2011, ottobre 2007.

Commissione constata che nella maggior parte degli aeroporti (hub) non è infrequente che fino al 60-80 % della capacità totale delle piste sia utilizzata dai vettori aerei ivi stabiliti che fungono da locatari principali. Questa tendenza è vieppiù accentuata nel settore low-cost degli aeroporti regionali e secondari.

(275) L'attribuzione di determinati slot a DHL rispecchia la prassi del settore dei servizi espresso. Inoltre, l'aeroporto di Lipsia/Halle dispone di capacità sufficienti (disponibilità di slot) e non si verificano casi di congestionamento del traffico. I concorrenti di DHL non sono svantaggiati dall'attribuzione in esclusiva di taluni slot a DHL, come ampiamente corroborato dalle osservazioni delle compagnie passeggeri e cargo (tra cui Panalpina, Jade Cargo International, Ruslan-Salis, Lufthansa Cargo, CARGOLUX Condor).

(276) Come accade in genere negli aeroporti (non congestionati), anche a Lipsia/Halle gli slot disponibili sono assegnati in base all'ordine temporale delle richieste (principio del «primo arrivato, primo servito»). Nella gestione generale degli aeroporti si applica il principio dell'antioriorità dei diritti acquisiti (*grand-father rights*), in base al quale i vettori aerei mantengono anche successivamente gli slot che sono stati loro assegnati. La procedura di assegnazione degli slot a DHL e la possibilità conferita alla società di mantenere gli slot acquisiti non costituiscono, in questo aeroporto con disponibilità di capacità, un privilegio di DHL significativo ai sensi delle norme sugli aiuti di Stato.

(277) Ad ogni modo, questi «diritti» non devono contrapporsi al diritto comunitario o al diritto nazionale. A questo proposito è opportuno fare presente alle autorità tedesche che, nel caso di un congestionamento dell'aeroporto di Lipsia, diventa obbligatorio condurre un'analisi di capacità ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità <sup>(59)</sup>.

(278) L'accesso all'infrastruttura risulta aperto a tutti gli utenti potenziali in modo paritario e non discriminatorio.

**(v) Lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria agli interessi della Comunità**

(279) Secondo la categorizzazione precisata al punto 15 degli orientamenti del 2005, l'aeroporto di Lipsia rientra nella categoria C. Esso ha pertanto un impatto sulla concorrenza e sugli scambi a livello comunitario, ma occorre stabilire se ciò avviene in misura contraria agli interessi della Comunità.

(280) Pur avendo avuto l'effetto di un incremento della capacità dell'aeroporto, si constata che la nuova pista sud va

semplicemente a sostituire la vecchia pista che non era stata progettata con un allineamento ottimale.

(281) Come precisato sopra, i maggiori aeroporti tedeschi che sono in concorrenza con lo scalo di Lipsia per il trasporto merci hanno capacità limitate a causa di un congestionamento o di restrizioni al volo notturno, sicché la loro concorrenza appare improbabile nel futuro. Il pericolo di una distorsione della concorrenza tra questi aeroporti appare minimo o nullo.

(282) Come già esposto, nella rosa ristretta di candidature tra cui DHL ha scelto quale sarebbe diventata la propria piattaforma operativa in Europa figuravano gli scali di Lipsia, Vatry e Bruxelles. All'avvio del procedimento di indagine, gli aeroporti di Bruxelles e Vatry non hanno avanzato alcuna osservazione. Neppure gli altri aeroporti europei hanno espresso riserve in merito all'ampliamento dell'infrastruttura di Lipsia in occasione dell'avvio del procedimento; tanto meno sono stati sollevati dubbi in merito al rispetto delle norme di concorrenza nei confronti degli altri aeroporti comunitari.

(283) Si può pertanto concludere che lo sviluppo degli scambi non è compromesso in misura contraria all'interesse comune.

**6.2.2. Incompatibilità delle garanzie illimitate concesse tramite l'accordo quadro e della lettera di patronage**

(284) Poiché DHL ha già ricevuto un aiuto agli investimenti per un importo pari al massimo ammesso ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato CE, gli aiuti concessi a DHL nell'ambito dell'accordo quadro e della lettera di patronage costituiscono un aiuto al funzionamento.

(285) In conformità agli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 <sup>(60)</sup>, gli aiuti al funzionamento sono di norma vietati. In via eccezionale e soltanto in presenza di presupposti molto specifici <sup>(61)</sup> possono essere concessi aiuti di questo tipo nelle regioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato CE. La Germania non ha dimostrato l'esistenza di tali presupposti e si deve pertanto concludere che gli aiuti al funzionamento concessi a DHL non possono essere autorizzati ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato.

(286) In assenza di altre informazioni di senso opposto, si constata che l'aiuto a DHL non è strumentale ad alcun altro obiettivo d'interesse generale. Data l'impossibilità di avvalersi delle deroghe previste dall'articolo 87, paragrafi 2 e 3 del trattato CE, le garanzie illimitate concesse tramite l'accordo quadro e la lettera di patronage sono giudicate incompatibili con il mercato comune.

<sup>(60)</sup> GU C 54 del 4.3.2006.

<sup>(61)</sup> Più precisamente, l'aiuto al funzionamento deve contribuire a risolvere le strozzature dello sviluppo regionale, essere di livello proporzionale agli svantaggi che intende compensare, nonché temporaneo e decrescente.

<sup>(59)</sup> GUL 14 del 22.1.1993, pag. 1.

## 6.2.3. Revoca degli aiuti incompatibili a DHL

(287) Secondo la giurisprudenza della Corte, la Commissione, qualora abbia accertato l'incompatibilità di un aiuto con il mercato comune, è competente a decidere che lo Stato interessato deve abolire o modificare tale aiuto. <sup>(62)</sup> L'obbligo dello Stato di revocare un aiuto ritenuto a giudizio della Commissione incompatibile con il mercato comune è finalizzato, secondo la giurisprudenza costante della Corte, a ripristinare la situazione originale. <sup>(63)</sup> La Corte considera tale obiettivo raggiunto quando il beneficiario rimborsa l'aiuto illegittimo, perde di conseguenza il vantaggio fruito sul mercato rispetto ai suoi concorrenti e viene ripristinata la situazione antecedente all'erogazione dell'aiuto. <sup>(64)</sup>

(288) In sintonia con la giurisprudenza, l'articolo 14, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 659/1999 stabilisce che «nel caso di decisioni negative relative a casi di aiuti illegali la Commissione adotta una decisione con la quale impone allo Stato membro interessato di adottare tutte le misure necessarie per recuperare l'aiuto dal beneficiario [...]. La Commissione non impone il recupero dell'aiuto qualora ciò sia in contrasto con un principio generale del diritto comunitario».

(289) Allo scopo di assicurarsi che DHL non tragga vantaggi economici dagli aiuti incompatibili, a giudizio della Commissione occorre adottare i seguenti tre provvedimenti:

- a) La lettera di patronage non deve entrare in effetto.
- b) Le garanzie illimitate devono essere revocate.
- c) Visto che le garanzie illimitate sono attive dal 1° ottobre 2007 (data d'inizio attività dell'hub DHL), gli aiuti già messi a disposizione di DHL devono essere recuperati.

(290) In relazione al calcolo dell'elemento di aiuto già messo a disposizione di DHL, la Commissione desidera sottolineare che secondo la giurisprudenza della Corte, nessuna norma comunitaria obbliga la Commissione a quantificare l'importo esatto dell'aiuto da recuperare all'atto di ordinare la restituzione di un aiuto dichiarato incompatibile con il mercato comune. È sufficiente che la decisione della Commissione contenga informazioni con cui il destinatario possa determinare autonomamente tale importo senza difficoltà eccessive <sup>(65)</sup>.

(291) Al fine della determinazione della componente d'aiuto, occorre calcolare la commissione corrisposta per la garanzia dai primi mesi di esercizio successivi all'insediamento di DHL presso lo scalo, avvenuto il 1° ottobre 2007, fino alla revoca delle garanzie illimitate. Allo

scopo, occorre accertare l'ammontare della commissione che un'assicurazione privata avrebbe richiesto il 21 settembre 2005, data della firma dell'accordo quadro, per il periodo dal 1° ottobre 2007 fino alla revoca delle garanzie illimitate. In un mercato assicurativo competitivo, la commissione per la garanzia è commisurata al rischio che viene coperto tramite la garanzia.

(292) La Germania ha già presentato una stima dei previsti costi di assicurazione del rischio, proponendo un importo di [...] euro per l'intera durata [...]ennale dell'accordo quadro. Come illustrato al considerando 90, tali costi sono stati stimati sulla base del seguente calcolo:

a) Le autorità tedesche calcolano che i diritti di risarcimento decresceranno linearmente nel tempo in seguito all'ammortamento degli investimenti di DHL. Partendo da un importo massimo di [...] euro nell'anno [...], si giungerebbe ad esempio a [...] euro nel [...] e a [...] euro nel [...].

b) Allo scopo di semplificare il calcolo, la Germania ipotizza che il rischio di un divieto di volo notturno non si verifichi con probabilità costante, bensì che una volta trascorsa la metà della durata del contratto, nell'anno [...], la probabilità di un divieto di volo notturno ammonterà al [...]%. I diritti di risarcimento nominali pari a [...] euro nel [...], moltiplicati per la probabilità di sopravvenienza del rischio del [...]%, danno un rischio nominale previsto di [...] euro e un valore attualizzato di [...] euro per i costi incorsi in relazione al rischio.

(293) Dal punto di vista della Commissione, per ottenere un preventivo corretto dei costi connessi al rischio la Germania dovrebbe modificare il calcolo nel modo seguente:

a) Contrariamente a quanto presunto dalla Germania, l'importo relativo a determinate componenti risarcibili a DHL resta invariato (p. es. i costi per il trasferimento, gli indennizzi a clienti DHL a seguito di ritardi nelle consegne, ecc.). L'importo relativo ai diritti di risarcimento deve essere modificato di conseguenza.

b) La Germania include nel proprio calcolo esclusivamente il rischio di un divieto di volo notturno. Tuttavia la garanzia si estende anche ad altri rischi operativi ricorrenti (p. es. l'uso privilegiato della pista sud) che devono essere anch'essi inclusi nel calcolo. Gli indennizzi connessi ai rischi operativi e la loro probabilità di sopravvenienza devono essere determinati al fine di calcolare il valore liquido netto dei costi relativi al rischio.

<sup>(62)</sup> Sentenza del 12 luglio 1973 nella causa C-70/72, *Commissione contro Repubblica federale di Germania*, Racc. 1973, pag. 813, punto 13.

<sup>(63)</sup> Sentenza del 14 settembre 1994 nelle cause riunite C-278/92, C-279/92 e C-280/92, *Regno di Spagna contro Commissione*, Racc. 1994, pag. I-4103, punto 75.

<sup>(64)</sup> Sentenza del 17 luglio 1999 nella causa C-75/97, *Regno del Belgio contro Commissione*, Racc. 1999, pag. I-03671, punti 64, 65.

<sup>(65)</sup> Cfr. in particolare la sentenza del 12 ottobre 2000 nella causa C-480/98, *Regno di Spagna contro Commissione*, Racc. 2000, pag. I-8717, punto 25, e la sentenza del 12 maggio 2005, C-415/03, *Commissione contro Repubblica ellenica*, Racc. 2005, pag. I-3875, punto 39.

- c) Il calcolo semplificato della probabilità di un divieto di volo notturno presentato dalla Germania può essere accettato, seppure la Commissione ritenga, in relazione ai rischi operativi ricorrenti, che la loro probabilità di sopravvenienza dovrebbe essere determinata su base annua. L'importo degli indennizzi annuali previsti deve essere conseguentemente attualizzato, al fine di ottenere il valore liquido netto del rischio operativo ricorrente.
- (294) Ricalcolato il costo di rischio per l'intera durata dell'accordo quadro, la Germania dovrà quantificare la commissione dovuta per la garanzia nel periodo dal 1° ottobre 2007 fino alla revoca delle garanzie illimitate.

## 7. CONCLUSIONE

### 7.1. Aiuti all'aeroporto

- (295) Si constata che le misure in parola, atte a consentire all'aeroporto di Lipsia di realizzare il proprio progetto d'investimento alle condizioni indicate, non sono contrarie all'interesse comune e che nella fattispecie sono soddisfatti i cinque criteri stabiliti negli orientamenti del 2005.

### 7.2. Aiuti a DHL

- (296) Si constata che le garanzie illimitate previste dall'accordo quadro e la lettera di patronage costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, poiché il Land Sassonia, MFAG e l'aeroporto di Lipsia garantiscono la copertura dei rischi operativi di DHL a condizioni che nessun investitore privato avrebbe accettato.
- (297) Considerato che DHL ha già ricevuto un aiuto agli investimenti per un importo pari al massimo ammesso ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a) del trattato CE, si conclude che le garanzie illimitate di cui all'accordo quadro e la lettera di patronage devono essere dichiarate incompatibili con il mercato comune.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

L'aiuto di Stato per un importo di 350 milioni di euro al quale la Germania intende dare esecuzione per la costruzione di una nuova pista e delle relative installazioni aeroportuali presso l'aeroporto di Lipsia/Halle è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE.

#### Articolo 2

L'aiuto di Stato al quale la Germania intende dare esecuzione sotto forma di lettera di patronage a favore di DHL è incompati-

bile con il mercato comune. A detto aiuto non può pertanto essere data esecuzione.

#### Articolo 3

L'aiuto di Stato della Germania a favore di DHL sotto forma di garanzie illimitate (conformemente ai capi 8 e 9 dell'accordo quadro) è incompatibile con il mercato comune. Le garanzie illimitate di cui all'accordo quadro devono pertanto essere revocate.

#### Articolo 4

1. La Germania procede al recupero della parte degli aiuti di cui all'articolo 3 già posta a disposizione di DHL, ovvero della commissione relativa alla garanzia per il periodo dal 1° ottobre 2007 fino alla data di revoca delle garanzie illimitate.

2. L'aiuto da recuperare comprende gli interessi, che decorrono dalla data in cui l'aiuto è divenuto disponibile per il beneficiario fino alla data dell'effettivo recupero.

3. Gli interessi sono calcolati secondo il regime dell'interesse composto a norma del capo V del regolamento (CE) n. 794/2004.

#### Articolo 5

1. Il recupero dell'aiuto di cui all'articolo 3 già posto a disposizione di DHL è immediato ed effettivo.

2. La Germania provvede a dare esecuzione alla presente decisione entro quattro mesi dalla notificazione.

#### Articolo 6

1. Entro due mesi dalla notificazione della presente decisione, la Germania trasmette le seguenti informazioni alla Commissione:

- l'importo complessivo (capitale e interessi) che deve essere recuperato presso il beneficiario,
- una descrizione dettagliata delle misure già adottate e di quelle previste per conformarsi alla presente decisione,
- i documenti attestanti che al beneficiario è stato imposto di rimborsare l'aiuto.

2. La Germania informa la Commissione dei progressi delle misure nazionali adottate per l'esecuzione della presente decisione fino al completo recupero dell'aiuto di cui all'articolo 3 già posto a disposizione di DHL. La Germania trasmette immediatamente, su richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e a quelle previste per conformarsi alla presente decisione. La Germania fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo dell'aiuto e degli interessi già recuperati presso il beneficiario.

*Articolo 7*

La Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 23 luglio 2008.

*Per la Commissione*

Antonio TAJANI  
*Vicepresidente*

Neelie KROES  
*Membro della Commissione*

---

## ALLEGATO

## Calcoli del flusso di cassa relativo agli aiuti a favore di DHL

Tabella 1

## Calcolo del flusso di cassa

(in Mio EUR)

Calcoli del flusso di cassa (*)		(1) Aeroporto Status quo	(2) Aeroporto Ampliament- o con DHL	(3) Aeroporto Ampliament- o senza DHL	(4)=(2)-(1) Pista sud con DHL	(5)=(3)-(1) Pista sud senza DHL
EBITDA (1) (2006-2042)	a	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi di investimento (2006-2042)	b	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi di investimento 2005	c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flusso di cassa 2005	d=a+b+c	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costi connessi al rischio (**)	e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flusso di cassa al netto del rischio 2005	f=d+e	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Correzione per le spese inerenti alla sicurezza						
Spese per la sicurezza (costi operativi + d'investimento) (**)	g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flusso di cassa corretto 2005	h=f+g	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(1) Utile prima degli interessi passivi, imposte e ammortamenti. (*) Tutti gli importi sono attualizzati al 2005. (**) Calcoli della Germania.						

## Calcolo del flusso di cassa per la pista sud

La Germania ha presentato per il periodo 2006-2042 tre diverse ipotesi di flusso di cassa per l'aeroporto di Lipsia:

- *Aeroporto — Status quo*: La pista sud non viene costruita. L'attività aeroportuale prosegue sulla pista nord esistente.
- *Aeroporto — Ampliamento con DHL*: La pista sud viene costruita e DHL attiva nel 2008 la propria sede operativa europea presso lo scalo.
- *Aeroporto — Ampliamento senza DHL*: La pista sud viene costruita, ma DHL decide di non trasferirsi a Lipsia e dopo il 2010 un'altra compagnia aerea si insedia presso l'aeroporto.

La redditività della pista sud viene calcolata in base alle diverse prospettive di flusso di cassa come segue:

- *Pista sud con DHL*: In questa colonna viene riportata la differenza nel flusso di cassa tra la variante di ampliamento con DHL e la situazione di status quo.
- *Pista sud senza DHL*: In questa colonna viene riportata la differenza nel flusso di cassa tra la variante di ampliamento senza DHL e la situazione di status quo.

## Differenza tra i presenti calcoli e i calcoli relativi al flusso di cassa riportati nella decisione di avviare il procedimento

- Mentre nella decisione di avviare il procedimento i profitti e i costi erano stati attualizzati al 2006, i calcoli qui allegati prendono il 2005 come anno di riferimento, poiché la decisione di costruire la pista sud è stata adottata nel novembre 2004 e i lavori sono cominciati all'inizio del 2005.
- In base alle osservazioni presentate dalla Germania in merito alla decisione di avviare il procedimento, la Commissione ha desunto che nel 2005 si sono avuti ulteriori costi d'investimento pari a [...] euro che hanno ulteriormente aumentato il disavanzo di cassa. Tali costi sono stati ora inclusi nel calcolo.

*I calcoli del flusso di cassa evidenziano considerevoli perdite per la pista sud*

- La costruzione e l'esercizio della pista sud hanno causato nel 2005 un *disavanzo* attualizzato *nel flusso di cassa* pari a circa [...] *euro*. Nell'ipotesi di ampliamento senza DHL, il *disavanzo* attualizzato ammonta a [...] *euro*.
  - Se si aggiungono i *costi per la copertura del rischio* di [...] *euro* (stima della Germania), il *disavanzo* relativo alla pista sud con DHL sale a [...] *euro*. È inoltre opportuno osservare che i costi per la copertura del rischio stimati in [...] milioni di *euro* rappresentano solo un importo minimo, poiché la Germania non ha quantificato tutti i rischi dello scalo e fonda i propri calcoli su ipotesi talvolta azzardate.
  - Anche nel caso in cui la Commissione condividesse la posizione della Germania e acconsentisse a fare rientrare le *spese per la sicurezza* pari a [...] *euro* nella sfera di competenza dell'autorità pubblica, escludendole di conseguenza dal calcolo relativo alla pista sud, rimarrebbe un considerevole *disavanzo nel flusso di cassa* di [...] *euro*.
-

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 6 novembre 2008

**che adotta un programma comunitario pluriennale in conformità del regolamento (CE) n. 199/2008 del Consiglio che istituisce un quadro comunitario per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca e un sostegno alla consulenza scientifica relativa alla politica comune della pesca**

(2008/949/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 199/2008 del Consiglio, del 25 febbraio 2008, che istituisce un quadro comunitario per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca e un sostegno alla formulazione della consulenza scientifica relativa alla politica comune della pesca <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 3, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 199/2008 istituisce un quadro comunitario per la raccolta, la gestione e l'uso dei dati al fine di creare una solida base per l'analisi scientifica delle attività di pesca e consentire la formulazione di pareri scientifici affidabili per l'attuazione della politica comune della pesca (di seguito «PCP»).
- (2) Gli Stati membri devono definire programmi nazionali pluriennali per la raccolta, la gestione e l'uso dei dati in conformità del programma comunitario pluriennale.
- (3) Occorre pertanto istituire un programma comunitario pluriennale per la raccolta delle informazioni necessarie

per la realizzazione delle analisi scientifiche richieste nell'ambito della PCP nonché per la gestione e l'uso di tali informazioni.

- (4) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato di gestione per il settore della pesca e dell'acquacoltura,

DECIDE:

*Articolo unico*

Il programma comunitario pluriennale di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 199/2008 è definito nell'allegato.

Fatto a Bruxelles, il 6 novembre 2008.

*Per la Commissione*

Joe BORG

*Membro della Commissione*

---

<sup>(1)</sup> GUL 60 del 5.3.2008, pag. 1.

## ALLEGATO

## PROGRAMMA COMUNITARIO PLURIENNALE

## CAPO I

## OGGETTO E DEFINIZIONI

1. Ai fini del presente programma comunitario si applicano le seguenti definizioni:
  - a) **Nave in attività:** nave che ha praticato operazioni di pesca (più di 0 giorni) nel corso di un anno civile. Una nave che non ha praticato operazioni di pesca durante un anno è considerata «inattiva».
  - b) **Campionamento simultaneo:** campionamento di tutte le specie o di un gruppo predefinito di specie attuato simultaneamente nelle catture o negli sbarchi di una nave.
  - c) **Giorni in mare:** qualsiasi periodo continuativo di 24 ore (o parte di esso) durante il quale una nave si trova all'interno di una area di pesca ed è fuori dal porto.
  - d) **Segmento di flotta:** gruppo di navi appartenenti alla stessa classe di lunghezza (LOA — lunghezza fuori tutto) e prevalentemente operanti con un medesimo attrezzo da pesca nel corso dell'anno, in conformità dell'allegato III. Benché possano svolgere diverse attività di pesca nel periodo di riferimento, le navi possono essere classificate in un unico segmento di flotta.
  - e) **Giorno di pesca:** ciascun giorno è assegnato alla zona in cui è stata trascorsa la maggior parte del tempo di pesca nel giorno in mare interessato. Tuttavia, nel caso degli attrezzi fissi, se durante un dato giorno la nave non ha effettuato alcuna operazione di pesca mentre teneva calato in mare almeno un attrezzo (fisso), il giorno in questione è attribuito alla zona in cui è stata effettuata l'ultima cala di un attrezzo da pesca nella bordata di pesca considerata.
  - f) **Bordata di pesca:** qualsiasi viaggio di una nave da una località di terraferma a un luogo di sbarco, escluse le bordate non a fini di pesca (per «bordata non a fini di pesca» si intende il viaggio di una nave da una località di terraferma a un'altra durante il quale essa non pratica attività di pesca e gli attrezzi da pesca presenti a bordo sono fissati e riposti in modo sicuro e non sono disponibili per un uso immediato).
  - g) **Mestiere:** gruppo di operazioni di pesca dirette alla cattura di specie (o gruppi di specie) simili, effettuate con attrezzi simili nello stesso periodo dell'anno e/o nella stessa zona e caratterizzate da modelli di sfruttamento simili.
  - h) **Popolazione di navi:** tutte le navi che figurano nel registro della flotta peschereccia comunitaria definito dal regolamento (CE) n. 26/2004 della Commissione, del 30 dicembre 2003, relativo al registro della flotta peschereccia comunitaria <sup>(1)</sup>.
  - i) **Specie selezionata:** specie rilevante a fini di gestione, per la quale è stata formulata una richiesta da parte di un organismo scientifico internazionale o di un'organizzazione regionale di gestione della pesca.
  - l) **Tempo di immersione:** tempo calcolato dal momento in cui viene calato in mare ciascun attrezzo da pesca al momento in cui ha inizio l'operazione di recupero.
2. Per i termini di seguito indicati si applicano le definizioni dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura ([www.fao.org/fi/glossary/default.asp](http://www.fao.org/fi/glossary/default.asp)) e dello CSTEP: specie anadrome, specie catadrome, catture, cefalopodi, crostacei, specie di acque profonde, pesci demersali, specie demersali, modelli di sfruttamento, pesci a pinne, specie d'acqua dolce, attrezzi, sbarchi, rigetti, grandi pesci pelagici, molluschi, attività diversa dalla pesca, pesci pelagici, piccoli pesci pelagici, specie bersaglio.

## CAPO II

## CONTENUTO E METODOLOGIA

## A. Contenuto del programma comunitario

Il programma comunitario comprende i moduli seguenti.

1. Modulo di valutazione del settore della pesca:

il programma di raccolta dei dati per il settore della pesca comprende le seguenti sezioni:

- a) sezione per la raccolta di variabili economiche;
- b) sezione per la raccolta di variabili biologiche;
- c) sezione per la raccolta di variabili trasversali;
- d) sezione per le campagne di ricerca in mare.

(<sup>1</sup>) GUL 5 del 9.1.2004, pag. 25.

2. Modulo di valutazione della situazione economica del settore dell'acquacoltura e dell'industria di trasformazione:
  - a) sezione per la raccolta di dati economici per il settore dell'acquacoltura;
  - b) sezione per la raccolta di dati economici per l'industria di trasformazione.
3. Modulo di valutazione dell'impatto del settore della pesca sull'ecosistema marino.
4. Modulo per la gestione e l'utilizzo dei dati che rientrano nel campo di applicazione del quadro per la raccolta dei dati.

#### B. Livelli di precisione e intensità di campionamento

1. Nei casi in cui non è possibile definire obiettivi quantitativi per i programmi di campionamento, in termini di livelli di precisione o di dimensioni del campione, saranno realizzate indagini pilota di tipo statistico. Tali indagini dovranno permettere di valutare l'entità del problema e l'opportunità di effettuare indagini più particolareggiate in futuro, determinando altresì il rapporto costo/efficacia di indagini di questo tipo.
2. Nei casi in cui è possibile definire obiettivi quantitativi, questi potranno essere indicati direttamente, in termini di dimensioni del campione o di tassi di campionamento, oppure mediante la definizione dei livelli di precisione e di confidenza da raggiungere.
3. Quando si fa riferimento alle dimensioni di un campione o al tasso di campionamento in una popolazione definita in termini statistici, il livello di efficienza delle strategie di campionamento deve essere almeno pari a quello di un campionamento casuale semplice. Tali strategie di campionamento devono essere descritte nei programmi nazionali corrispondenti.
4. Quando si fa riferimento al livello di precisione/confidenza, si segue la seguente classificazione:
  - a) **livello 1:** livello che consente di calcolare un parametro con una precisione pari a più o meno il 40 % per un livello di confidenza del 95 % o un coefficiente di variazione (CV) del 20 % utilizzato come approssimazione;
  - b) **livello 2:** livello che consente di calcolare un parametro con una precisione pari a più o meno il 25 % per un livello di confidenza del 95 % o un coefficiente di variazione (CV) del 12,5 % utilizzato come approssimazione;
  - c) **livello 3:** livello che consente di calcolare un parametro con una precisione pari a più o meno il 5 % per un livello di confidenza del 95 % o un coefficiente di variazione (CV) del 2,5 % utilizzato come approssimazione.

### CAPO III

#### MODULO DI VALUTAZIONE DEL SETTORE DELLA PESCA

##### A. Raccolta di variabili economiche

###### 1. Variabili

1. Le variabili da raccogliere sono elencate nell'appendice VI. Tutte le variabili economiche devono essere raccolte su base annuale, ad eccezione di quelle identificate come variabili trasversali definite nell'appendice VIII e quelle intese a misurare gli effetti dell'attività di pesca sull'ecosistema marino definite nell'appendice XIII, che devono essere raccolte a livelli più disaggregati. La popolazione è costituita da tutte le navi che figurano nel registro della flotta peschereccia comunitaria al 1° gennaio. Tutte le variabili economiche devono essere raccolte per le navi attive. Per ogni nave per cui sono raccolte le variabili economiche definite nell'appendice VI devono essere raccolte anche le variabili trasversali corrispondenti, definite nell'appendice VIII.
2. Per le navi inattive sono raccolti solo il valore del capitale (appendice VI), la flotta (appendice VI) e la capacità (appendice VIII).
3. Le monete nazionali devono essere convertite in euro in base ai tassi di cambio annuali medi comunicati dalla Banca centrale europea (BCE).

###### 2. Livelli di disaggregazione

1. Le variabili economiche devono essere comunicate per ciascun segmento di flotta (appendice III) e per ciascuna super-regione (appendice II). Vengono definite sei classi di lunghezza [in base alla «lunghezza fuori tutto» (LOA)]. Tuttavia, ove opportuno, gli Stati membri hanno la possibilità di disaggregare ulteriormente le classi di lunghezza.
2. Ai fini dell'attribuzione delle navi ai vari segmenti di flotta in funzione del numero di giorni di pesca effettuati con ciascun attrezzo si applicano criteri di dominanza. Se una nave utilizza un attrezzo in misura superiore alla somma di tutti gli altri attrezzi (cioè per più del 50 % del suo tempo di pesca), essa è assegnata al segmento corrispondente a tale attrezzo. In caso contrario, la nave è assegnata ad uno dei segmenti di flotta di seguito indicati:
  - a) «navi operanti con attrezzi attivi polivalenti» se utilizza unicamente attrezzi attivi;
  - b) «navi operanti con attrezzi passivi polivalenti» se utilizza unicamente attrezzi passivi;
  - c) «navi operanti con attrezzi attivi e passivi».

3. Se una nave opera in più di una super-regione quale definita nell'appendice II, lo Stato membro specifica nel proprio programma nazionale la super-regione alla quale essa è assegnata.
4. Se un segmento di flotta comprende meno di 10 navi:
  - a) può essere necessario procedere a un raggruppamento (clustering) per definire il piano di campionamento e comunicare le variabili economiche;
  - b) gli Stati membri indicano i segmenti di flotta che sono stati raggruppati a livello nazionale e giustificano il raggruppamento sulla base di analisi statistiche;
  - c) gli Stati membri indicano nelle rispettive relazioni annuali il numero di navi sottoposte a campionamento per ciascun segmento di flotta, a prescindere dai raggruppamenti eventualmente realizzati per la raccolta e la trasmissione dei dati;
  - d) nell'ambito di riunioni di coordinamento regionale viene definito un metodo di raggruppamento omogeneo a livello di super-regioni in modo da garantire la comparabilità delle variabili economiche.

### 3. *Strategia di campionamento*

1. Gli Stati membri illustrano nei rispettivi programmi nazionali le metodologie utilizzate per la stima di ogni variabile economica, anche per quanto riguarda gli aspetti connessi alla qualità.
2. Gli Stati membri garantiscono la coerenza e la comparabilità di tutte le variabili economiche quando queste sono ottenute da diverse fonti (indagini, registro della flotta, giornali di bordo, note di vendita, ecc.).

### 4. *Livelli di precisione*

1. Gli Stati membri forniscono informazioni sulla qualità (accuratezza e precisione) delle stime nella loro relazione annuale.

## B. **Raccolta di variabili biologiche**

### B1. **Variabili relative al mestiere**

#### 1. *Variabili*

1. Il campionamento deve essere effettuato per valutare la distribuzione trimestrale delle lunghezze delle specie nelle catture e il volume trimestrale dei rigetti. I dati sono raccolti per i mestieri definiti al livello 6 della matrice che figura nell'appendice IV (da 1 a 5) e per gli stock elencati nell'appendice VII.
2. Ove opportuno, devono essere effettuati programmi aggiuntivi di campionamento biologico degli sbarchi misti al fine di stimare:
  - a) la percentuale rappresentata dai vari stock negli sbarchi misti di aringa nello Skagerrak IIIa-N, nel Kattegat IIIa-S e nella zona orientale del Mare del Nord (separatamente) e di salmone nel Mar Baltico;
  - b) la percentuale rappresentata dalle varie specie per i gruppi di specie che sono oggetto di valutazioni internazionali, quali ad esempio il rombo giallo, la rana pescatrice e gli elasmobranchi.

#### 2. *Livello di disaggregazione*

1. I mestieri definiti nell'appendice IV (da 1 a 5) possono essere raggruppati al fine di ottimizzare i programmi di campionamento. Quando si procede al raggruppamento (verticale) dei mestieri occorre fornire prove statistiche della omogeneità dei mestieri raggruppati. La fusione di celle adiacenti corrispondenti ai segmenti di flotta delle navi (raggruppamento orizzontale) è supportata da prove statistiche. Tale raggruppamento orizzontale è principalmente effettuato combinando insieme classi adiacenti di LOA, a prescindere dalle tecniche di pesca prevalenti, ove ciò consenta di operare una distinzione tra i diversi modelli di sfruttamento. I raggruppamenti effettuati sono concordati a livello regionale nell'ambito delle riunioni di coordinamento regionale e approvati dallo CSTEP.
2. In ambito nazionale, un mestiere definito al livello 6 della matrice nell'appendice IV (da 1 a 5) può essere ulteriormente disaggregato secondo una stratificazione più precisa, ad esempio operando una distinzione tra diverse specie bersaglio. Tale ulteriore stratificazione è realizzata in conformità dei due principi seguenti:
  - a) gli strati definiti a livello nazionale non devono sovrapporsi ai mestieri definiti nell'appendice IV (da 1 a 5);
  - b) l'insieme degli strati definiti a livello nazionale deve comprendere tutte le bordate di pesca del mestiere definito al livello 6.

3. Le unità spaziali per il campionamento per mestiere sono definite dal livello 3 dell'appendice I per tutte le regioni, con le seguenti eccezioni:
  - a) Mar Baltico (zone CIEM IIIb-d), Mar Mediterraneo e Mar Nero, dove la risoluzione sarà al livello 4;
  - b) unità di organizzazioni regionali di gestione della pesca, sempre che siano basate sui mestieri (in mancanza di tali definizioni, le organizzazioni regionali di gestione della pesca procedono ad opportuni raggruppamenti).
4. Ai fini della raccolta e dell'aggregazione dei dati le unità spaziali di campionamento possono essere raggruppate per regioni in conformità dell'articolo 1 del regolamento (CE) n. 665/2008 della Commissione <sup>(1)</sup>, previo accordo in sede di riunioni di coordinamento regionale.
5. Per i parametri di cui al capo III, sezione B/B1.1, punto 2, i dati sono trasmessi su base trimestrale in conformità della matrice dell'attività di pesca della flotta descritta nell'appendice IV (da 1 a 5).

### 3. Strategia di campionamento

#### 1. Per gli sbarchi:

- a) gli Stati membri nel cui territorio ha luogo la prima vendita sono tenuti a garantire che il campionamento biologico sia effettuato in conformità delle norme definite nel presente programma comunitario. Se necessario, gli Stati membri cooperano con le autorità dei paesi terzi al fine di predisporre programmi di campionamento biologico per gli sbarchi realizzati da pescherecci battenti bandiera di tali paesi;
- b) ai fini del campionamento va tenuto conto unicamente dei mestieri principali. Per identificare i mestieri da sottoporre a campionamento gli Stati membri applicano il seguente sistema di classificazione al livello 6 della matrice nell'appendice IV (da 1 a 5) a livello nazionale, utilizzando come riferimento la media dei valori dei due anni precedenti e:
  - le celle relative a ciascun mestiere sono inizialmente classificate in funzione della percentuale che rappresentano sugli sbarchi commerciali totali. Tali percentuali devono quindi essere sommate, cominciando dalla più alta, fino a raggiungere un livello di soglia del 90 %. Tutti i mestieri che rientrano nel 90 % sono selezionati per il campionamento,
  - l'esercizio viene quindi ripetuto una seconda volta in funzione del valore totale degli sbarchi commerciali e una terza volta in funzione dello sforzo di pesca totale, espresso in numero di giorni in mare. I mestieri compresi nel 90 % che non rientravano nel precedente 90 % vengono aggiunti alla selezione,
  - lo CSTEP può aggiungere alla selezione mestieri che non sono stati selezionati dal sistema di classificazione ma che rivestono particolare importanza ai fini della gestione;
- c) l'unità di campionamento è costituita dalla bordata di pesca e il numero di bordate di pesca da sottoporre a campionamento deve garantire una buona copertura del mestiere;
- d) i valori di precisione e il sistema di classificazione sono referenziati allo stesso livello dei programmi di campionamento, cioè a livello di mestiere nazionale per i dati raccolti attraverso programmi nazionali e a livello di mestiere regionale per i dati raccolti attraverso programmi di campionamento coordinati a livello regionale;
- e) l'intensità di campionamento è proporzionata allo sforzo relativo e alla variabilità delle catture del mestiere considerato. Il numero minimo di bordate di pesca da sottoporre a campionamento non deve in alcun caso essere inferiore a una bordata di pesca al mese durante la stagione di pesca per le bordate di pesca di durata inferiore a due settimane e a una bordata di pesca al trimestre negli altri casi.
- f) Nel sottoporre una bordata di pesca a campionamento, si procederà al campionamento simultaneo di tutte le specie nel modo di seguito indicato:
  - ogni specie catturata in una delle regioni definite nell'appendice II è classificata in un gruppo in base ai seguenti criteri:
    - **gruppo 1:** specie che sono al centro del processo di gestione internazionale, comprese le specie che formano oggetto di piani dell'UE quali piani di gestione o di ricostituzione, piani pluriennali a lungo termine o piani d'azione per la conservazione e la gestione basati sul regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio, del 20 dicembre 2002, relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito della politica comune della pesca <sup>(2)</sup>,

<sup>(1)</sup> GUL 186 del 15.7.2008, pag. 3.

<sup>(2)</sup> GUL 358 del 31.12.2002, pag. 59.

- **gruppo 2:** altre specie regolamentate a livello internazionale e specie principali prelevate come catture accessorie, non regolamentate a livello internazionale,
  - **gruppo 3:** tutte le altre specie (pesci, molluschi, crostacei e altri invertebrati marini) prelevate come catture accessorie. L'elenco delle specie del gruppo 3 è stabilito a livello regionale in sede di riunione di coordinamento regionale e approvato dallo CSTEP;
- g) l'assegnazione delle specie al gruppo 1 e al gruppo 2 è riportata nell'appendice VII. La scelta dello schema di campionamento è effettuata in funzione della diversità delle specie da sottoporre a campionamento e delle condizioni operative in cui il campionamento è realizzato. La definizione del campionamento per mestiere deve tener conto sia della periodicità dei campionamenti che dello schema di campionamento da applicare. Gli esempi di schemi di campionamento riportati nella tabella che segue prevedono:
- **lo schema 1:** un campionamento completo di tutte le specie,
  - **lo schema 2:** all'interno di ogni strato temporale gli eventi campionari sono suddivisi in due parti; una parte (x %) è costituita dal campionamento a terra di tutte le specie, mentre l'altra parte (100-x %) è costituita unicamente dal campionamento di tutte le specie del gruppo 1,
  - **lo schema 3:** all'interno di ogni strato temporale gli eventi campionari sono suddivisi in due parti; una parte (x %) è costituita dal campionamento a terra di tutte le specie del gruppo 1 e del gruppo 2, mentre l'altra parte (100-x %) è costituita unicamente dal campionamento delle specie del gruppo 1. Le specie del gruppo 3 devono essere sottoposte a campionamento in mare;

**Tabella 1***Sintesi degli schemi di campionamento simultaneo*

Schema di campionamento	Frequenza	Gruppo 1	Gruppo 2	Gruppo 3
Schema 1	Ogni evento campionario	✓	✓	✓
Schema 2	x % degli eventi campionari	✓	✓	✓
	(100-x) % degli eventi campionari	✓		
Schema 3	x % degli eventi campionari	✓	✓	Campionamento in mare
	(100-x) % degli eventi campionari	✓		

- h) per ogni specifico campione occorre indicare lo schema di campionamento (tabella 1) nonché le informazioni riguardanti la completezza del campionamento:
- quando si sottopone una specie a campionamento, il numero di individui misurati deve essere tale da garantire la qualità e l'accuratezza della frequenza di lunghezza risultante. Il numero delle classi di lunghezza all'interno di un campione può essere stimato sulla base della scala approssimata delle lunghezze presenti nel campione e, partendo da questo dato, il numero di pesci misurati deve essere compreso tra 3 e 5 volte il numero di classi di lunghezza, in prima approssimazione, in mancanza di un'ottimizzazione statistica del piano di campionamento;
- i) potranno essere utilizzate altre procedure di campionamento a condizione che esistano prove scientifiche atte a dimostrare che tali procedure permettono di conseguire gli stessi obiettivi di quelle descritte al punto 3.1, lettera g);
- j) un riepilogo dei protocolli di campionamento applicati dagli Stati membri sarà fornito allo CSTEP attraverso i programmi nazionali per ciascun mestiere sottoposto a campionamento.
2. Per i rigetti:
- a) il sistema di classificazione indicato nel capo III, sezione B/B1.3.1, lettera f), è utilizzato per selezionare i mestieri al fine di stimare i rigetti. In ogni caso, se si stima che i rigetti di un determinato mestiere superino il 10 % del volume totale delle catture e il mestiere di cui trattasi non è selezionato dal sistema di classificazione, esso viene sottoposto a campionamento;
  - b) l'unità di campionamento è costituita dalla bordata di pesca e il numero di bordate di pesca da sottoporre a campionamento deve garantire una buona copertura del mestiere;

- c) i valori di precisione e il sistema di classificazione sono referenziati allo stesso livello dei programmi di campionamento, cioè a livello di mestiere nazionale per i dati raccolti attraverso programmi nazionali e a livello di mestiere regionale per i dati raccolti attraverso programmi di campionamento coordinati a livello regionale;
  - d) l'intensità di campionamento è proporzionata allo sforzo relativo e/o alla variabilità delle catture del mestiere considerato. Il numero minimo di bordate di pesca da sottoporre a campionamento non deve essere inferiore a due bordate di pesca al trimestre;
  - e) i rigetti saranno monitorati per le specie dei gruppi 1, 2 e 3, definiti nel capo III, sezione B/B1.3.1, lettera f), al fine di stimare il peso medio dei rigetti ogni trimestre. Inoltre:
    - i rigetti devono formare oggetto di una stima trimestrale della distribuzione delle lunghezze quando rappresentano, su base annuale, più del 10 % in peso del totale delle catture o più del 15 % in quantità delle catture delle specie dei gruppi 1 e 2,
    - quando i rigetti riguardano frequenze di lunghezze di specie non rappresentate negli sbarchi, per queste specie occorre determinarne l'età secondo le norme stabilite nell'appendice VII;
  - f) ove opportuno, si effettuano le indagini pilota di cui al capo II B.1;
  - g) un riepilogo dei protocolli di campionamento applicati dagli Stati membri sarà fornito allo CSTEP attraverso i programmi nazionali per ciascun mestiere sottoposto a campionamento.
3. Per la pesca ricreativa:
- a) per la pesca ricreativa diretta alla cattura delle specie indicate nell'appendice IV (da 1 a 5) gli Stati membri valutano la composizione trimestrale delle catture in termini di peso;
  - b) ove opportuno, si effettuano le indagini pilota di cui al capo II B.1 al fine di valutare l'importanza della pesca ricreativa di cui al punto 3.3, lettera a).

#### 4. *Livelli di precisione*

##### 1. Per gli sbarchi:

- a) occorre raggiungere il livello di precisione 2 a livello di stock sia per le specie del gruppo 1 che per quelle del gruppo 2. Se necessario, è possibile aggiungere campioni specifici per un determinato stock se il campionamento per mestiere non offre un grado di precisione adeguato per le distribuzioni di lunghezza a livello di stock.

##### 2. Per i rigetti:

- a) i dati relativi alle stime trimestrali della composizione per età e lunghezza dei rigetti per le specie dei gruppi 1 e 2 devono consentire di raggiungere il livello di precisione 1;
- b) le stime del peso per le specie dei gruppi 1, 2 e 3 devono consentire di raggiungere il livello di precisione 1.

##### 3. Per la pesca ricreativa:

- a) i dati relativi alle stime annuali del volume delle catture devono consentire di raggiungere il livello di precisione 1.

#### 5. *Regole in materia di esenzione*

- 1. Se non sono in grado di raggiungere i livelli di precisione indicati nel capo III, sezione B/B1.4.2, lettere a) e b), e 3, lettera a), o se possono farlo solo a costi eccessivi, gli Stati membri possono ottenere dalla Commissione, previa raccomandazione dello CSTEP, una deroga finalizzata a ridurre il livello di precisione o la frequenza del campionamento o ad attuare un'indagine pilota, a condizione che la richiesta sia debitamente documentata e scientificamente fondata.

#### B2. *Variabili relative agli stock*

##### 1. *Variabili*

- 1. Per gli stock elencati nell'appendice VII devono essere raccolte le seguenti variabili:

- a) informazioni individuali sull'età;
- b) informazioni individuali sulla lunghezza;
- c) informazioni individuali sul peso;

- d) informazioni individuali sul sesso;
  - e) informazioni individuali sulla maturità;
  - f) informazioni individuali sulla fecondità;
- utilizzando lo schema di campionamento indicato nell'appendice VII.
2. Tutte le informazioni individuali raccolte di cui al paragrafo 1 sono associate alle corrispondenti informazioni sullo strato spaziale e temporale.
  3. Per gli stock di salmone selvatico nei fiumi di riferimento definiti dal CIEM che sfociano nelle zone IIIb-d del Mar Baltico devono essere raccolte le seguenti variabili:
    - a) informazioni sull'abbondanza di «smolt»;
    - b) informazioni sull'abbondanza di «parr»;
    - c) informazioni sul numero di individui che risalgono i fiumi.

#### 2. *Livello di disaggregazione*

1. I livelli di disaggregazione richiesti nonché la periodicità di raccolta per tutte le variabili e le intensità di campionamento per classi di età sono indicati nell'appendice VII. Per quanto riguarda le strategie e le intensità di campionamento si applicano le norme definite al capo II, sezione B (livelli di precisione e intensità di campionamento).

#### 3. *Strategia di campionamento*

1. Per quanto possibile, occorre determinare l'età delle catture commerciali al fine di stimare la composizione per età delle specie e, ove opportuno, i parametri di crescita. Se tale determinazione non è possibile, gli Stati membri dovranno darne giustificazione nel programma nazionale.
2. Se la cooperazione tra Stati membri garantisce che la stima globale dei parametri elencati nell'appendice VII raggiunge il livello di precisione richiesto, ogni Stato membro assicura che il proprio contributo all'insieme comune di dati sia sufficiente per raggiungere tale livello di precisione.

#### 4. *Livelli di precisione*

1. Per gli stock di specie per le quali è possibile determinare l'età, occorre calcolare il peso e la lunghezza medi per classe di età con un livello di precisione 3, fino alla classe di età in cui gli sbarchi cumulati delle corrispondenti classi di età costituiscono almeno il 90 % degli sbarchi nazionali dello stock considerato.
2. Per gli stock per i quali non è possibile determinare l'età, ma è possibile costruire una curva di crescita, occorre calcolare il peso e la lunghezza medi per ciascuna classe presunta di età (ricavati dalle curve di crescita) con un livello di precisione 2, fino alla classe di età in cui gli sbarchi cumulati delle corrispondenti classi di età costituiscono almeno il 90 % degli sbarchi nazionali dello stock considerato.
3. Per quanto riguarda la maturità, la fecondità e il rapporto sessi, si può scegliere se fare riferimento all'età o alla lunghezza, purché gli Stati membri che devono effettuare il campionamento biologico abbiano concordato quanto segue:
  - a) per la maturità e la fecondità, calcolate in proporzione del pesce maturo, si deve raggiungere un livello di precisione 3 nella scala delle età e/o delle lunghezze, i cui limiti corrispondono al 20 % e al 90 % di pesce maturo;
  - b) per il rapporto sessi, calcolato in proporzione delle femmine, si deve raggiungere un livello di precisione 3, fino alla classe di età o di lunghezza in cui gli sbarchi cumulati di individui di tale età o lunghezza rappresentino almeno il 90 % degli sbarchi nazionali dello stock considerato.

#### 5. *Regole in materia di esenzione*

1. Il programma nazionale di uno Stato membro può escludere la stima delle variabili relative agli stock per gli stock per i quali sono stati fissati TAC e contingenti, alle condizioni di seguito indicate:
  - a) il contingente deve corrispondere a meno del 10 % della parte del TAC assegnata alla Comunità o a meno di 200 tonnellate, in media, nel triennio precedente;
  - b) la somma dei contingenti degli Stati membri a cui sono stati assegnati contingenti inferiori al 10 % non deve superare il 25 % della parte del TAC assegnata alla Comunità.

2. Se è rispettata la condizione fissata al punto 1, lettera a), ma non la condizione fissata al punto 1, lettera b), gli Stati membri di cui trattasi possono istituire un programma coordinato per realizzare uno schema di campionamento comune per i loro sbarchi comuni, o possono predisporre individualmente altri schemi nazionali di campionamento che offrano lo stesso grado di precisione.
3. Se opportuno, i programmi nazionali possono essere modificati fino al 1° febbraio di ogni anno al fine di tener conto degli scambi di contingenti tra Stati membri.
4. Per gli stock per i quali non sono stati fissati TAC e contingenti e che si trovano fuori dal Mar Mediterraneo si applicano le stesse regole di cui al punto 5.1, sulla base della media degli sbarchi del triennio precedente e facendo riferimento agli sbarchi comunitari totali di un dato stock.
5. Per gli stock del Mar Mediterraneo, gli sbarchi in peso di una data specie effettuati da uno Stato membro mediterraneo che rappresentino meno del 10 % degli sbarchi comunitari totali provenienti dal Mar Mediterraneo o che risultino inferiori a 200 tonnellate, fatta eccezione per il tonno rosso.

### C. Raccolta di variabili trasversali

#### 1. Variabili

1. Le variabili da raccogliere sono elencate nell'appendice VIII. I dati devono essere forniti con la periodicità specificata nella stessa appendice.
2. Può intercorrere un certo lasso di tempo tra la presentazione dei dati sulla segmentazione della flotta e quella dei dati relativi allo sforzo di pesca.

#### 2. Livello di disaggregazione

1. Il livello di disaggregazione è indicato nell'appendice VIII in conformità dei criteri definiti nell'appendice V.
2. Il grado di aggregazione corrisponde al maggior livello di disaggregazione richiesto. È possibile procedere a un raggruppamento di celle nell'ambito di tale schema, purché ne sia dimostrata l'opportunità sulla base di un'adeguata analisi statistica. Tali raggruppamenti devono essere approvati nell'ambito della pertinente riunione di coordinamento regionale.

#### 3. Strategia di campionamento

1. Per quanto possibile, i dati raccolti devono essere esaustivi. Ove ciò non sia possibile, gli Stati membri sono tenuti a specificare le procedure di campionamento nell'ambito dei rispettivi programmi nazionali.

#### 4. Livelli di precisione

1. Gli Stati membri forniscono nella loro relazione annuale informazioni sulla qualità (accuratezza e precisione) dei dati.

### D. Campagne di ricerca in mare

1. Sono comprese tutte le indagini elencate nell'appendice IX.
2. Nella concezione delle indagini, i programmi nazionali degli Stati membri devono garantire la continuità con i protocolli delle indagini precedenti.
3. Fatti salvi i punti 1 e 2, gli Stati membri possono proporre una modifica nello sforzo di indagine o nel disegno di campionamento, purché ciò non incida negativamente sulla qualità dei risultati. L'accettazione di eventuali modifiche da parte della Commissione è subordinata all'approvazione dello CSTEP.

## CAPO IV

### MODULO DI VALUTAZIONE DELLA SITUAZIONE ECONOMICA DEL SETTORE DELL'ACQUACOLTURA E DELL'INDUSTRIA DI TRASFORMAZIONE

#### A. Raccolta di dati economici per il settore dell'acquacoltura

##### 1. Variabili

1. Tutte le variabili elencate nell'appendice X devono essere raccolte su base annuale per ciascun segmento in base alla segmentazione definita nell'appendice XI.
2. L'unità statistica è l'«impresa», definita come il soggetto giuridico di livello inferiore a fini contabili.

3. La popolazione è costituita da imprese la cui attività primaria è definita, secondo la classificazione Eurostat, dal codice NACE 05.02: «Piscicoltura».
4. Le monete nazionali devono essere convertite in euro in base al tasso di cambio annuale medio comunicato dalla Banca centrale europea (BCE).

#### 2. *Livello di disaggregazione*

1. I dati sono segmentati in base alla specie e alla tecnica di acquacoltura, come indicato nell'appendice XI. Se necessario, gli Stati membri possono operare un'ulteriore segmentazione in base alla dimensione dell'impresa o di altri criteri pertinenti.
2. La raccolta dei dati relativi alle specie d'acqua dolce non è obbligatoria. Tuttavia, se effettuata, tale raccolta deve seguire la segmentazione indicata nell'appendice XI.

#### 3. *Strategia di campionamento*

1. Gli Stati membri illustrano nei rispettivi programmi nazionali le metodologie utilizzate per la stima di ogni variabile economica, anche per quanto riguarda gli aspetti connessi alla qualità.
2. Gli Stati membri garantiscono la coerenza e la comparabilità di tutte le variabili economiche quando queste sono ottenute da diverse fonti (questionari, contabilità).

#### 4. *Livelli di precisione*

1. Gli Stati membri forniscono informazioni sulla qualità (accuratezza e precisione) delle stime nelle loro relazioni annuali.

### **B. Raccolta di dati economici relativi all'industria di trasformazione**

#### 1. *Variabili*

1. Tutte le variabili elencate nell'appendice XII devono essere raccolte su base annuale per la popolazione.
2. La popolazione è costituita da imprese la cui attività primaria è definita, secondo la classificazione Eurostat, dal codice NACE 15.20: «Lavorazione e conservazione di pesce e di prodotti a base di pesce».
3. A titolo indicativo, i codici nazionali applicati dagli Stati membri nell'ambito dei regolamenti (CE) n. 852/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sull'igiene dei prodotti alimentari <sup>(1)</sup>, (CE) n. 853/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che stabilisce norme specifiche in materia di igiene per gli alimenti di origine animale <sup>(2)</sup> e (CE) n. 854/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che stabilisce norme specifiche per l'organizzazione di controlli ufficiali sui prodotti di origine animale destinati al consumo umano <sup>(3)</sup>, saranno utilizzati in via complementare per effettuare controlli incrociati e identificare le imprese classificate con il codice NACE 15.20.
4. Le monete nazionali devono essere convertite in euro in base al tasso di cambio annuale medio comunicato dalla Banca centrale europea (BCE).

#### 2. *Livello di disaggregazione*

1. L'unità statistica per la raccolta dei dati è l'«impresa», definita come il soggetto giuridico di livello inferiore a fini contabili.
2. Per le imprese che effettuano la lavorazione del pesce, ma non a titolo di attività principale, è obbligatorio raccogliere i dati seguenti nel primo anno di ciascun periodo di programmazione:
  - a) numero di imprese;
  - b) fatturato connesso alla lavorazione del pesce.

<sup>(1)</sup> GU L 139 del 30.4.2004, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 139 del 30.4.2004, pag. 55.

<sup>(3)</sup> GU L 139 del 30.4.2004, pag. 206.

### 3. *Strategia di campionamento*

1. Gli Stati membri illustrano nei rispettivi programmi nazionali le metodologie utilizzate per la stima di ogni variabile economica, anche per quanto riguarda gli aspetti connessi alla qualità.
2. Gli Stati membri garantiscono la coerenza e la comparabilità di tutte le variabili economiche quando queste sono ottenute da diverse fonti (questionari, contabilità).

### 4. *Livelli di precisione*

1. Gli Stati membri forniscono informazioni sulla qualità (accuratezza e precisione) delle stime nelle loro relazioni annuali.

## CAPO V

### **MODULO DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DEL SETTORE DELLA PESCA SULL'ECOSISTEMA MARINO**

#### 1. *Variabili*

1. Ai fini del calcolo degli indicatori elencati nell'appendice XIII, i dati specificati in tale appendice devono essere raccolti su base annuale, esclusi quelli per i quali è precisato che devono essere raccolti a livelli più disaggregati.
2. I dati specificati nell'appendice XIII devono essere raccolti a livello nazionale per consentire agli utilizzatori finali di calcolare gli indicatori rispetto alla scala geografica pertinente, quale indicata nell'appendice II.

#### 2. *Livello di disaggregazione*

1. Va applicato il livello di disaggregazione indicato nelle specifiche riportate nell'appendice XIII.

#### 3. *Strategia di campionamento*

1. Gli Stati membri devono applicare le raccomandazioni formulate nelle specifiche riportate nell'appendice XIII.

#### 4. *Livelli di precisione*

1. Gli Stati membri devono applicare le raccomandazioni formulate nelle specifiche riportate nell'appendice XIII.

## CAPO VI

### **MODULO PER LA GESTIONE E L'UTILIZZO DEI DATI CHE RIENTRANO NEL CAMPO DI APPLICAZIONE DEL QUADRO PER LA RACCOLTA DEI DATI**

#### **A. Gestione dei dati**

1. In relazione ai dati contemplati dal presente programma comunitario, la presente sezione riguarda lo sviluppo di banche dati, l'inserimento dei dati (memorizzazione), il controllo della qualità, la convalida e il trattamento dei dati (trasformazione dei dati primari in dati dettagliati o aggregati) ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 199/2008.
2. Essa comprende il processo di trasformazione dei dati socioeconomici primari in metadati ai sensi dell'articolo 13, lettera b), del regolamento (CE) n. 199/2008.
3. Gli Stati membri garantiscono che, su richiesta della Commissione, possano essere fornite le informazioni sul processo di trasformazione di cui al paragrafo 2.

#### **B. Utilizzo dei dati**

1. La presente sezione riguarda la produzione di serie di dati e il loro utilizzo a sostegno dell'analisi scientifica per la formulazione di pareri sulla gestione della pesca ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 199/2008.
2. Essa comprende la stima di parametri biologici (età, peso, sesso, maturità e fecondità) per gli stock elencati nell'appendice VII, la preparazione di serie di dati per le valutazioni degli stock, la modellizzazione bioeconomica e le relative analisi scientifiche.

**Elenco delle appendici**

Appendice	Titolo
I	Stratificazione geografica per organizzazione regionale di gestione della pesca
II	Stratificazione geografica per regione
III	Segmentazione della flotta per regione
IV	Attività di pesca (mestiere) per regione
V	Livelli di disaggregazione utilizzati per la raccolta dei dati
VI	Elenco delle variabili economiche
VII	Elenco delle variabili biologiche con specifica di campionamento delle specie
VIII	Elenco delle variabili trasversali con specifica di campionamento
IX	Elenco delle campagne di ricerca in mare
X	Elenco delle variabili economiche per il settore dell'acquacoltura
XI	Segmentazione settoriale da applicare per la raccolta dei dati relativi all'acquacoltura
XII	Elenco delle variabili economiche per il settore dell'industria di trasformazione
XIII	Definizione di indicatori ambientali destinati a misurare l'impatto della pesca sull'ecosistema marino

## Appendice I

**Stratificazione geografica per organizzazione regionale di gestione della pesca**

	CIEM	NAFO	ICCAT	CGPM	CCAMLR	IOTC	Altre
Livello 1	Zona	Zona	Zona FAO	Zona ad esempio 37 Mediterraneo e Mar Nero	Zona ad esempio 48	Zona FAO	Zona FAO
Livello 2	Sottozona ad esempio 27.IV Mare del Nord	Sottozona ad esempio 21.2 Labrador	Sottozona FAO	Sottozona ad esempio 37.1 Occidentale	Sottozona ad esempio 48.1 Penisola antartica	Sottozona FAO	Sottozona FAO
Livello 3	Divisione ad esempio 27.IV c	Divisione ad esempio 21.2 H	Divisione 5° × 5°	Divisione ad esempio 37.1.2 Golfo del Leone	Divisione ad esempio 58.5.1 Isole Kerguelen	Divisione 5° × 5°	Divisione 5° × 5°
Livello 4	Sottodivisione ad esempio 27.III.c.22			GSA ad esempio GSA 1			
Livello 5	Rettangolo 30' × 1°	Rettangolo	Rettangolo 1° × 1°		Rettangolo 30' × 1°	Rettangolo 1° × 1°	Rettangolo 1° × 1°

## Appendice II

## Stratificazione geografica per regione

	Sottoregione/Zona di pesca <sup>(1)</sup>	Regione	Super-regione
Livello	1	2	3
	Raggruppamento di unità spaziali al livello 4 quale definito nell'appendice I (sottodivisione CIEM)	Mar Baltico (zone CIEM IIIb-d)	Mar Baltico (zone CIEM IIIb-d), Mare del Nord (zone CIEM IIIa, IV e VIIId) e Artico orientale (zone CIEM I e II), e Atlantico settentrionale (zone CIEM V-XIV e zone NAFO)
	Raggruppamento di unità spaziali al livello 3 quale definito nell'appendice I (divisione CIEM)	Mare del Nord (zone CIEM IIIa, IV e VIIId) e Artico orientale (zone CIEM I e II)	
	Raggruppamento di unità spaziali al livello 3 quale definito nell'appendice I (divisione CIEM/NAFO)	Atlantico settentrionale (zone CIEM V-XIV e zone NAFO)	
	Raggruppamento di unità spaziali al livello 4 quale definito nell'appendice I (GSA)	Mar Mediterraneo e Mar Nero	Mar Mediterraneo e Mar Nero
	Sottozona di campionamento delle ORGP (esclusa la CGPM)	Altre regioni in cui la pesca è praticata da navi dell'UE e gestita da ORGP di cui la Comunità è parte contraente o osservatore (ad esempio ICCAT, IOTC, COPACE, ecc.)	Altre regioni

<sup>(1)</sup> Le sottoregioni o zone di pesca sono stabilite dagli Stati membri per il primo periodo di programmazione (2009-2010); se necessario, esse possono essere ridefinite in sede di riunione di coordinamento regionale e approvate dallo CSTEP. Questo livello deve essere compatibile con le divisioni geografiche esistenti.

## Appendice III

## Segmentazione della flotta per regione

		Classi di lunghezza (LOA) <sup>(1)</sup>					
		0-<10m 0-<6m	10-<12m 6-<12m	12-<18m	18-<24m	24-<40m	pari o superiore 40 m
Navi in attività							
Operanti con attrezzi attivi	Sfogliare						
	Pescherecci per traino demersale e/o per sciabica demersale						
	Pescherecci per traino pelagico						
	Pescherecci a circuizione						
	Draghe						
	Navi operanti con altri attrezzi attivi						
	Navi operanti unicamente con attrezzi attivi polivalenti						
Operanti con attrezzi passivi	Navi operanti con ami	( <sup>2</sup> )	( <sup>2</sup> )				
	Navi operanti con reti da posta derivanti e/o fisse						
	Navi operanti con nasse e/o trappole						
	Navi operanti con altri attrezzi passivi						
	Navi operanti unicamente con attrezzi passivi polivalenti						
Operanti con attrezzi polivalenti	Navi operanti con attrezzi attivi e passivi						
Navi inattive							

(<sup>1</sup>) Per le navi di lunghezza inferiore a 12 m nel Mar Mediterraneo e nel Mar Nero, le categorie di lunghezza sono le seguenti: 0-<6, 6-<12 m. Per tutte le altre regioni, si applicano le seguenti categorie di lunghezza: 0-<10, 10-<12 m.

(<sup>2</sup>) Le navi di lunghezza inferiore a 12 m operanti con attrezzi fissi nel Mar Mediterraneo e nel Mar Nero possono essere disaggregate in funzione del tipo di attrezzo.

## Appendice IV

## Attività di pesca (mestiere) per regione

## 1. Mar Baltico (sottodivisioni CIEM 22-32)

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)					
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio <sup>(b)</sup>	Dimensione di maglia e altri dispositivi selettivi	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
Attività di pesca	Reti da traino	Reti a strascico	Rete a strascico a divergenti [OTB]	Crostacei	<sup>(a)</sup>						
				Pesci demersali	<sup>(a)</sup>						
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>						
				Specie d'acqua dolce	<sup>(a)</sup>						
			Rete da traino a divergenti ad attrezzatura multipla [OTT]	Crostacei	<sup>(a)</sup>						
				Pesci demersali	<sup>(a)</sup>						
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>						
			Rete a strascico a coppia [PTB]	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>						
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>						
				Specie d'acqua dolce	<sup>(a)</sup>						
			Reti da traino pelagiche	Rete da traino pelagica a divergenti [OTM]	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>					
					Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>					
		Specie d'acqua dolce			<sup>(a)</sup>						
		Rete da traino pelagica a coppia [PTM]		Pesci demersali	<sup>(a)</sup>						
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>						
				Specie d'acqua dolce	<sup>(a)</sup>						

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)					
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio <sup>(b)</sup>	Dimensione di maglia e altri dispositivi selettivi	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
	Ami e palangari	Canne e lenze	Lenze a mano e lenze a canna [LHP] [LHM]	Pesci a pinne	<sup>(a)</sup>						
				Palangari	Palangari derivanti [LLD]	Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>				
		Specie anadrome	<sup>(a)</sup>								
		Palangari fissi [LLS]	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>							
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>						
				Specie d'acqua dolce	<sup>(a)</sup>						
				Specie anadrome	<sup>(a)</sup>						
				Specie catadrome	<sup>(a)</sup>						
					<sup>(a)</sup>						
	Trappole	Trappole	Nasse e trappole [FPO] <sup>(c)</sup>	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>						
					Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>					
					Specie d'acqua dolce	<sup>(a)</sup>					
					Specie anadrome	<sup>(a)</sup>					
					Specie catadrome	<sup>(a)</sup>					
			Cogolli [FYK] <sup>(c)</sup>	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>						
					Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>					
					Specie d'acqua dolce	<sup>(a)</sup>					
					Specie anadrome	<sup>(a)</sup>					
					Specie catadrome	<sup>(a)</sup>					
Reti a postazione fissa scoperte [FPN]			Pesci demersali	<sup>(a)</sup>							
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>						
				Specie d'acqua dolce	<sup>(a)</sup>						
				Specie anadrome	<sup>(a)</sup>						
				Specie catadrome	<sup>(a)</sup>						

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)							
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio <sup>(b)</sup>	Dimensione di maglia e altri dispositivi selettivi	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +		
	Reti	Reti	Tramaglio [GTR]	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>								
				Specie d'acqua dolce	<sup>(a)</sup>								
			Rete da posta ancorata [GNS]	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>								
				Specie d'acqua dolce	<sup>(a)</sup>								
				Specie anadrome	<sup>(a)</sup>								
				Specie catadrome	<sup>(a)</sup>								
			Sciabiche	Reti da circuizione	Cianciolo [PS]	Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>						
				Sciabiche	Sciabica da tiro [SSC]	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>						
	Specie d'acqua dolce	<sup>(a)</sup>											
	Sciabica ancorata [SDN]	Pesci demersali			<sup>(a)</sup>								
		Piccoli pesci pelagici			<sup>(a)</sup>								
	Sciabica a due natanti [SPR]	Pesci demersali			<sup>(a)</sup>								
	Sciabica da spiaggia e da natante [SB] [SV]	Pesci a pinne	<sup>(a)</sup>										
Informazioni mancanti sull'attività di pesca				Attività di pesca									
Attività diversa dalla pesca				Attività diversa dalla pesca									
Inattive				Inattive									
Pesca ricreativa				Unicamente per le specie seguenti: salmone, merluzzo bianco, anguilla	Non applicabile	Tutte le classi di navi (se esistenti) combinate							

<sup>(a)</sup> Quale definito nei regolamenti del Consiglio (CE) n. 88/98 e (CE) n. 2187/2005.

<sup>(b)</sup> La parte trattenuta delle catture va classificata in base al gruppo di specie bersaglio (crostacei, pesci demersali, ecc.) a livello di bordata o operazione di pesca, laddove possibile, e in funzione del peso o del valore totale nel caso di specie di elevato valore commerciale (ad esempio scampi, gamberi). Il gruppo di specie bersaglio che risulta in prima posizione è quello da riportare nella matrice.

<sup>(c)</sup> Compresa l'anguilla nelle unità di gestione in conformità del regolamento (CE) n. 1100/2007 del Consiglio.

**Osservazione:**

Ove pertinente, sono effettuati progetti pilota per istituire protocolli di monitoraggio della pesca dell'anguilla nelle acque interne.

## 2. Mare del Nord (zone CIEM IIIa, IV e VIIId) e Artico orientale (zone CIEM I e II)

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)							
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio <sup>(b)</sup>	Dimensione di maglia e altri dispositivi selettivi	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +		
Attività di pesca	Draghe	Draghe	Draga tirata da natanti [DRB]	Molluschi	<sup>(a)</sup>								
			Draga meccanizzata [HMD]	Molluschi	<sup>(a)</sup>								
	Reti da traino	Reti a strascico	Rete a strascico a divergenti [OTB]	Molluschi	<sup>(a)</sup>								
				Crostacei	<sup>(a)</sup>								
				Pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Gruppo misto crostacei e pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Gruppo misto cefalopodi e pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>								
				Specie di acqua dolce	<sup>(a)</sup>								
				Gruppo misto pesci pelagici e demersali	<sup>(a)</sup>								
			Rete da traino a divergenti ad attrezzatura multipla [OTT]	Molluschi	<sup>(a)</sup>								
				Crostacei	<sup>(a)</sup>								
				Pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Specie di acqua dolce	<sup>(a)</sup>								
				Gruppo misto crostacei e pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Gruppo misto pesci pelagici e demersali	<sup>(a)</sup>								
			Rete a strascico a coppia [PTB]	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Crostacei	<sup>(a)</sup>								
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>								
			Sfogliara [TBB]	Crostacei	<sup>(a)</sup>								
	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>											
	Gruppo misto crostacei e pesci demersali	<sup>(a)</sup>											
Reti da traino pelagiche	Rete da traino pelagica a divergenti [OTM]	Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>										
		Pesci demersali	<sup>(a)</sup>										
	Rete da traino pelagica a coppia [PTM]	Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>										
		Pesci demersali	<sup>(a)</sup>										

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)						
						< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +	
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio <sup>(b)</sup>	Dimensione di maglia e altri dispositivi selettivi							
	Ami e palangari	Canne e lenze	Lenze a mano e lenze a canna [LHP] [LHM]	Pesci a pinne	( <sup>a</sup> )							
		Palangari	Palangari fissi [LLS]	Pesci demersali	( <sup>a</sup> )							
	Trappole	Trappole ( <sup>c</sup> )	Nasse e trappole [FPO]		Molluschi	( <sup>a</sup> )						
					Crostacei	( <sup>a</sup> )						
					Pesci con le pinne	( <sup>a</sup> )						
				Cogolli [FYK]	Specie catadrome	( <sup>a</sup> )						
	Reti	Reti	Tramaglio [GTR]		Pesci demersali	( <sup>a</sup> )						
					Piccoli pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
			Rete da posta ancorata [GNS]		Pesci demersali	( <sup>a</sup> )						
					Crostacei	( <sup>a</sup> )						
			Rete da posta derivante [GND]		Piccoli pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
					Pesci demersali	( <sup>a</sup> )						
	Sciabiche	Reti da circuizione	Cianciolo [PS]	Piccoli pesci pelagici	( <sup>a</sup> )							
		Sciabiche	Sciabica da tiro [SSC]	Pesci demersali	( <sup>a</sup> )							
			Sciabica ancorata [SDN]	Pesci demersali	( <sup>a</sup> )							
			Sciabica a due natanti [SPR]	Pesci demersali	( <sup>a</sup> )							
			Sciabica da spiaggia e da natante [SB] [SV]	Pesci a pinne	( <sup>a</sup> )							
	Altri attrezzi	Altri attrezzi	Pesca dell'anguilla cieca	Anguilla cieca	( <sup>a</sup> )							
	Vari (specificare)	Vari (specificare)			( <sup>a</sup> )							
	Attività diversa dalla pesca				Attività diversa dalla pesca							
Inattiva				Inattiva								
Pesca ricreativa				Unicamente per le specie seguenti: merluzzo bianco, anguilla	Non applicabile	Tutte le classi di navi (se esistenti) combinate						

(<sup>a</sup>) Quale definito nei regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1899/85, (CEE) n. 1638/87 e (CE) n. 850/98, nei regolamenti della Commissione (CE) n. 2056/2001 e (CE) n. 494/2002 e nel regolamento (CE) n. 40/2008 del Consiglio.

(<sup>b</sup>) La parte trattenuta delle catture va classificata in base al gruppo di specie bersaglio (crostacei, cefalopodi, pesci demersali, ecc.) a livello di bordata o operazione di pesca, laddove possibile, e in funzione del peso o del valore totale nel caso di specie di elevato valore commerciale (ad esempio scampi, tonni). Il gruppo di specie bersaglio che risulta in prima posizione è quello da riportare nella matrice.

(<sup>c</sup>) Compresa l'anguilla nelle unità di gestione in conformità del regolamento (CE) n. 1100/2007 del Consiglio.

#### Osservazione:

Ove pertinente, sono effettuati progetti pilota per istituire protocolli di monitoraggio della pesca dell'anguilla nelle acque interne.

## 3. Atlantico settentrionale (zone CIEM V-XIV e zone NAFO)

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)							
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio <sup>(b)</sup>	Dimensione di maglia e altri dispositivi selettivi	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +		
Attività di pesca	Draghe	Draghe	Draga tirata da natanti [DRB]	Molluschi	<sup>(a)</sup>								
			Draga meccanizzata [HMD]	Molluschi	<sup>(a)</sup>								
	Reti da traino	Reti a strascico	Rete a strascico a divergenti [OTB]	Molluschi	<sup>(a)</sup>								
				Crostacei	<sup>(a)</sup>								
				Pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Gruppo misto crostacei e pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Gruppo misto cefalopodi e pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>								
				Specie di acque profonde	<sup>(a)</sup>								
				Gruppo misto pesci pelagici e demersali	<sup>(a)</sup>								
			Gruppo misto specie demersali e specie di acque profonde	<sup>(a)</sup>									
			Rete da traino a divergenti ad attrezzatura multipla [OTT]	Molluschi	<sup>(a)</sup>								
				Crostacei	<sup>(a)</sup>								
				Pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Specie di acque profonde	<sup>(a)</sup>								
				Gruppo misto crostacei e pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Gruppo misto pesci pelagici e demersali	<sup>(a)</sup>								
			Rete a strascico a coppia [PTB]	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
				Crostacei	<sup>(a)</sup>								
				Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>								
				Sfogliara [TBB]									
			Sfogliara [TBB]	Crostacei	<sup>(a)</sup>								
	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>											
	Gruppo misto crostacei e pesci demersali	<sup>(a)</sup>											
	Gruppo misto pesci demersali e cefalopodi	<sup>(a)</sup>											
	Reti da traino pelagiche	Rete da traino pelagica a divergenti [OTM]		Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>								
				Pesci demersali	<sup>(a)</sup>								
		Rete da traino pelagica a coppia [PTM]	Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>									
Grandi pesci pelagici			<sup>(a)</sup>										
Pesci demersali			<sup>(a)</sup>										

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)					
						< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio <sup>(b)</sup>	Dimensione di maglia e altri dispositivi selettivi						
	Ami e palangari	Canne e lenze	Lenze a mano e lenze a canna [LHP] [LHM]	Pesci a pinne	( <sup>a</sup> )						
				Cefalopodi	( <sup>a</sup> )						
			Lenze trainate [LTL]	Grandi pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
		Palangari	Palangari derivanti [LLD]	Grandi pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
				Pesci demersali	( <sup>a</sup> )						
				Specie di acque profonde	( <sup>a</sup> )						
			Palangari fissi [LLS]	Specie di acque profonde	( <sup>a</sup> )						
				Pesci demersali	( <sup>a</sup> )						
		Trappole	Trappole ( <sup>c</sup> )	Nasse e trappole [FPO]	Molluschi	( <sup>a</sup> )					
	Crostacei				( <sup>a</sup> )						
	Pesci a pinne				( <sup>a</sup> )						
	Cogolli [FYK]			Specie catadrome	( <sup>a</sup> )						
				Specie demersali	( <sup>a</sup> )						
	Reti a postazione fissa scoperte [FPN]			Grandi pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
	Reti			Reti	Tramaglio [GTR]	Pesci demersali	( <sup>a</sup> )				
		Rete da posta ancorata [GNS]	Piccoli pesci pelagici		( <sup>a</sup> )						
			Pesci demersali		( <sup>a</sup> )						
			Crostacei		( <sup>a</sup> )						
Rete da posta derivante [GND]		Piccoli pesci pelagici	( <sup>a</sup> )								
		Pesci demersali	( <sup>a</sup> )								
Sciabiche	Reti da circuizione	Cianciolo [PS]	Piccoli pesci pelagici	( <sup>a</sup> )							
			Grandi pesci pelagici	( <sup>a</sup> )							
	Sciabiche	Sciabica da tiro [SSC]	Pesci demersali	( <sup>a</sup> )							
		Sciabica ancorata [SDN]	Pesci demersali	( <sup>a</sup> )							
		Sciabica a due natanti [SPR]	Pesci demersali	( <sup>a</sup> )							
		Sciabica da spiaggia e da natante [SB] [SV]	Pesci a pinne	( <sup>a</sup> )							
	Altri attrezzi	Altri attrezzi	Pesca dell'anguilla cieca	Anguilla cieca	( <sup>a</sup> )						
Vari (specificare)	Vari (specificare)			( <sup>a</sup> )							

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)						
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio <sup>(b)</sup>	Dimensione di maglia e altri dispositivi selettivi	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +	
Attività diversa dalla pesca				Attività diversa dalla pesca								
Inattiva				Inattiva								
Pesca ricreativa				Unicamente per le specie seguenti: salmone, spigola, anguilla (solo per la zona CIEM)		Non applicabile	Tutte le classi di navi (se esistenti) combinate					

<sup>(a)</sup> Quale definito nei regolamenti del Consiglio (CE) n. 850/98 e (CE) n. 2549/2000, nei regolamenti della Commissione (CE) n. 2056/2001 e (CE) n. 494/2002 e nei regolamenti del Consiglio (CE) n. 1386/2007 e (CE) n. 40/2008.

<sup>(b)</sup> La parte trattenuta delle catture va classificata in base al gruppo di specie bersaglio (crostacei, cefalopodi, pesci demersali, ecc.) a livello di bordata o operazione di pesca, laddove possibile, e in funzione del peso o del valore totale nel caso di specie di elevato valore commerciale (ad esempio scampi, tonni). Il gruppo di specie bersaglio che risulta in prima posizione è quello da riportare nella matrice.

<sup>(c)</sup> Compresa l'anguilla nelle unità di gestione in conformità del regolamento (CE) n. 1100/2007.

#### Osservazione:

Ove pertinente, sono effettuati progetti pilota per istituire protocolli di monitoraggio della pesca dell'anguilla nelle acque interne.

#### 4. Mar Mediterraneo e Mar Nero

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)					
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio <sup>(c)</sup>	Dimensione di maglia e altri dispositivi selettivi	< 6	6- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
Attività di pesca	Draghe	Draghe	Draga tirata da natanti [DRB]	Molluschi	<sup>(a)</sup>						
	Reti da traino	Reti a strascico	Rete a strascico a divergenti [OTB]	Specie demersali	<sup>(a)</sup>						
				Specie di acque profonde <sup>(b)</sup>	<sup>(a)</sup>						
				Gruppo misto specie demersali e specie di acque profonde <sup>(b)</sup>	<sup>(a)</sup>						
			Rete da traino a divergenti ad attrezzatura multipla [OTT]	Specie demersali	<sup>(a)</sup>						
			Rete a strascico a coppia [PTB]	Specie demersali	<sup>(a)</sup>						
			Sfogliara [TBB]	Specie demersali	<sup>(a)</sup>						
	Reti da traino pelagiche	Rete da traino pelagica a divergenti [OTM]	Gruppo misto specie demersali e pelagiche	<sup>(a)</sup>							
			Rete da traino pelagica a coppia [PTM]	Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>						

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)					
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio (*)	Dimensione di maglia e altri dispositivi selettivi	< 6	6- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
	Ami e palangari	Canne e lenze	Lenze a mano e lenze a canna [LHP] [LHM]	Pesci con le pinne	( <sup>a</sup> )						
				Cefalopodi	( <sup>a</sup> )						
			Lenze trainate [LTL]	Grandi pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
		Palangari	Palangari derivanti [LLD]	Grandi pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
			Palangari fissi [LLS]	Pesci demersali	( <sup>a</sup> )						
	Trappole	Trappole ( <sup>d</sup> )	Nasse e trappole [FPO]	Specie demersali	( <sup>a</sup> )						
				Cogolli [FYK]	Specie catadrome	( <sup>a</sup> )					
			Reti a postazione fissa scoperte [FPN]	Grandi pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
				Tramaglio [GTR]	Specie demersali	( <sup>a</sup> )					
	Reti	Reti	Rete da posta ancorata [GNS]	Piccoli e grandi pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
				Specie demersali	( <sup>a</sup> )						
			Rete da posta derivante [GND]	Piccoli pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
				Pesci demersali	( <sup>a</sup> )						
	Sciabiche	Reti da circuizione	Cianciolo [PS]	Piccoli pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
				Grandi pesci pelagici	( <sup>a</sup> )						
Lampare [LA]			Piccoli e grandi pesci pelagici	( <sup>a</sup> )							
Sciabiche		Sciabica da tiro [SSC]	Specie demersali	( <sup>a</sup> )							
		Sciabica ancorata [SDN]	Specie demersali	( <sup>a</sup> )							
		Sciabica a due natanti [SPR]	Specie demersali	( <sup>a</sup> )							
		Sciabica da spiaggia e da natante [SB] [SV]	Specie demersali	( <sup>a</sup> )							
Altri attrezzi		Altri attrezzi	Pesca dell'anguilla cieca	Anguilla cieca	( <sup>a</sup> )						
Vari (specificare)	Vari (specificare)			( <sup>a</sup> )							

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)					
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio (4)	Dimensione di maglia e altri dispositivi selettivi	< 6	6- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
Attività diversa dalla pesca				Attività diversa dalla pesca							
Inattiva				Inattiva							
Pesca ricreativa				Unicamente per le specie seguenti: tonno rosso, anguilla		Non applicabile	Tutte le classi di navi (se esistenti) combinate				

(4) Quale definito nel regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio.

(5) Si fa riferimento unicamente al gambero rosso delle specie *Aristaeomorpha foliacea* e *Aristeus antennatus*, non comprese nella definizione di specie di acque profonde data dal regolamento (CE) n. 2347/2002 del Consiglio.

(6) La parte trattenuta delle catture va classificata in base al gruppo di specie bersaglio (crostacei, cefalopodi, pesci demersali, ecc.) a livello di bordata o operazione di pesca, laddove possibile, e in funzione del peso o del valore totale nel caso di specie di elevato valore commerciale (ad esempio scampi, tonni). Il gruppo di specie bersaglio che risulta in prima posizione è quello da riportare nella matrice.

(7) Compresa l'anguilla nelle unità di gestione in conformità del regolamento (CE) n. 1100/2007.

Osservazione:

Ove pertinente, sono effettuati progetti pilota per istituire protocolli di monitoraggio della pesca dell'anguilla nelle acque interne.

#### 5. Altre regioni in cui la pesca è praticata da navi dell'UE e gestita da ORGP di cui la Comunità è parte contraente o osservatore (ad esempio ICCAT, IOTC, COPACE, ecc.)

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)						
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio (4)	Dimensioni di maglia e altri dispositivi selettivi	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +	
Attività di pesca	Reti da traino	Reti a strascico	Rete a strascico a divergenti [OTB]	Crostacei	(b)							
				Pesci demersali	(a)							
				Gruppo misto cefalopodi e pesci demersali	(a)							
			Rete da traino a divergenti ad attrezzatura multipla [OTT]	Crostacei	(a)							
		Reti da traino pelagiche	Rete da traino pelagica a divergenti [OTM]	Piccoli pesci pelagici	(a)							
	Ami e palangari	Canne e lenze		Lenze a mano e lenze a canna [LHP] [LHM]	Grandi pesci pelagici	(a)						
					Pesci demersali	(a)						
		Palangari		Palangari derivanti [LLD]	Grandi pesci pelagici	(a)						
					Pesci demersali	(a)						
	Trappole	Trappole		Nasse e trappole [FPO]	Crostacei	(a)						
Pesci a pinne					(a)							

Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5	Livello 6	Classi LOA (m)					
Attività	Categorie di attrezzi	Gruppi di attrezzi	Tipo di attrezzo	Gruppo di specie bersaglio <sup>(a)</sup>	Dimensioni di maglia e altri dispositivi selettivi	< 10	10- < 12	12- < 18	18- < 24	24- < 40	40 & +
	Reti	Reti	Tramaglio [GTR]	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>						
			Rete da posta ancorata [GNS]	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>						
			Rete da posta derivante [GND]	Pesci demersali	<sup>(a)</sup>						
	Sciabiche	Reti da circuizione	Cianciolo [PS]	Piccoli pesci pelagici	<sup>(a)</sup>						
				Grandi pesci pelagici	<sup>(a)</sup>						
	Vari (specificare)	Vari (specificare)				<sup>(a)</sup>					
Attività diversa dalla pesca				Attività diversa dalla pesca							
Inattiva				Inattiva							

<sup>(a)</sup> Quale definito nei regolamenti del Consiglio (CE) n. 600/2004, (CE) n. 830/2004, (CE) n. 115/2006, (CE) n. 563/2006, (CE) n. 764/2006, (CE) n. 805/2006, (CE) n. 1562/2006, (CE) n. 1563/2006, (CE) n. 1801/2006, (CE) n. 2027/2006, (CE) n. 450/2007, (CE) n. 753/2007, (CE) n. 893/2007, (CE) n. 894/2007, (CE) n. 1386/2007, (CE) n. 1446/2007, (CE) n. 31/2008, (CE) n. 241/2008 e (CE) n. 242/2008.

<sup>(b)</sup> La parte trattenuta delle catture va classificata in base al gruppo di specie bersaglio (crostacei, cefalopodi, pesci demersali, ecc.) a livello di bordata o operazione di pesca, laddove possibile, e in funzione del peso o del valore totale nel caso di specie di elevato valore commerciale (ad esempio scampi, tonni). Il gruppo di specie bersaglio che risulta in prima posizione è quello da riportare nella matrice.

## Appendice V

**Livelli di disaggregazione utilizzati per la raccolta dei dati**

		Sottoregioni o zone di pesca	Regioni	Super-regioni
		1	2	3
Mestiere per segmento di flotta (cella)	A	A1	A2	A3
Mestiere	B	B1	B2	B3
Segmento di flotta	C	C1	C2	C3

*Osservazione:*

Dal momento che il luogo in cui è praticata l'attività di pesca può corrispondere a sottoregioni, regioni o super-regioni, l'appendice fornisce un riepilogo dei vari livelli per la raccolta dei dati (livelli di disaggregazione).

## Appendice VI

## Elenco delle variabili economiche

Gruppo di variabili	Variabile	Specifica per la raccolta dei dati <sup>(19)</sup>	Unità	Definizione Statistiche strutturali sulle imprese (SSI) regolamento (CE) n. 2700/98	Linee direttrici
Entrate	Valore lordo degli sbarchi	Trasversale	EUR	12 11 0 escluso paragrafo 4	
	Entrate derivanti dalla locazione di contingenti o da altri diritti di pesca		EUR	12 11 0 escluso paragrafo 4	
	Sovvenzioni dirette <sup>(1)</sup>		EUR	12 11 0 escluso paragrafo 4	
	Altre entrate <sup>(2)</sup>		EUR	12 11 0 escluso paragrafo 4	
Costi relativi al personale	Retribuzioni dell'equipaggio <sup>(3)</sup>		EUR	13 31 0	
	Valore imputato della manodopera non retribuita <sup>(4)</sup>		EUR	13 32 0	
Costi energetici	Costi energetici <sup>(5)</sup>		EUR	20 11 0 (13 11 0)	
Costi di riparazione e manutenzione	Costi di riparazione e manutenzione <sup>(6)</sup>		EUR	(13 11 0)	SEC <sup>(20)</sup> 3.70. e) 1 e 2
Altri costi operativi	Costi variabili <sup>(7)</sup>		EUR	(13 11 0)	
	Costi non variabili <sup>(8)</sup>		EUR	(13 11 0)	
	Canoni di locazione di contingenti o altri diritti di pesca		EUR	(13 11 0)	
Costi di capitale	Ammortamento annuo <sup>(9)</sup>		EUR		da SEC 6.02 a 6.05
Valore del capitale	Valore del capitale fisico: valore di sostituzione ammortizzato <sup>(10)</sup>		EUR		da SEC 7.09. a 7.24
	Valore del capitale fisico: valore storico ammortizzato <sup>(10)</sup>		EUR		da SEC 7.09 a 7.24
	Valore dei contingenti e di altri diritti di pesca <sup>(11)</sup>		EUR		da SEC 7.09 a 7.24
Investimenti	Investimenti in capitale fisico <sup>(12)</sup>		EUR	15 11 0	da SEC 3.102 a 3.111
Situazione finanziaria	Rapporto debiti/attività <sup>(13)</sup>		%		
Occupazione	Equipaggio ingaggiato <sup>(14)</sup>		Numero	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	da SEC 11.32 a 11.34
	ETP nazionale <sup>(15)</sup>		Numero	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	da SEC 11.32 a 11.34
	ETP armonizzato <sup>(16)</sup>		Numero	16 11 0; 16 13 0 16 13 1; 16 13 2 16 13 5; 16 14 0 16 15 0	da SEC 11.32 a 11.34

Gruppo di variabili	Variabile	Specifica per la raccolta dei dati <sup>(19)</sup>	Unità	Definizione Statistiche strutturali sulle imprese (SSI) regolamento (CE) n. 2700/98	Linee direttrici
Flotta	Numero	Trasversale	Numero	n.a.	n.a.
	LOA media	Trasversale	Metri	n.a.	n.a.
	Stazza media delle navi	Trasversale	GT	n.a.	n.a.
	Potenza media delle navi	Trasversale	kW	n.a.	n.a.
	Età media	Trasversale	Anni	n.a.	n.a.
Sforzo	Giorni in mare	Trasversale	Giorni	n.a.	n.a.
	Consumo energetico		Litri	n.a.	n.a.
Numero di imprese/unità di pesca	Numero di imprese/unità di pesca <sup>(17)</sup>	Per categoria di grandezza: 1) nave di proprietà 2) 2-5 navi di proprietà 3) > 5 navi di proprietà	Numero	n.a.	n.a.
Valore di produzione per specie	Valore degli sbarchi per specie	Trasversale	EUR	n.a.	n.a.
	Prezzo medio per specie <sup>(18)</sup>	Trasversale	EUR/kg	n.a.	n.a.

<sup>(1)</sup> Comprende pagamenti diretti quali compensazioni per la cessazione dell'attività di pesca, restituzioni dell'imposta sul carburante o analoghi pagamenti compensativi forfettari. Sono escluse le prestazioni sociali e le sovvenzioni indirette quali agevolazioni fiscali su fattori produttivi come il carburante e le sovvenzioni agli investimenti.

<sup>(2)</sup> Comprende altre entrate derivanti dall'utilizzo della nave (ad esempio pesca ricreativa, turismo, supporto a piattaforme per ricerche petrolifere in mare, ecc.) nonché indennità assicurative per danni ad attrezzi o imbarcazioni o perdita dei medesimi.

<sup>(3)</sup> Comprende gli oneri sociali.

<sup>(4)</sup> Ad esempio, il lavoro del proprietario della nave. Gli Stati membri devono illustrare nei rispettivi programmi nazionali la metodologia applicata.

<sup>(5)</sup> Ad esclusione dell'olio lubrificante. Ripartiti per tipo, ove possibile (petrolio, diesel, biocarburante, ecc.).

<sup>(6)</sup> Costi lordi di manutenzione e di riparazione di navi ed attrezzi.

<sup>(7)</sup> Comprende tutti i fattori di produzione acquistati (beni e servizi) connessi allo sforzo di pesca e/o alle catture/agli sbarchi.

<sup>(8)</sup> Comprende i fattori di produzione acquistati non connessi allo sforzo e/o alle catture/agli sbarchi (comprese le attrezzature noleggate).

<sup>(9)</sup> Stimato in base a [metodo dell'inventario permanente (PIM) presentato nella relazione di valutazione del capitale dello studio FISH/2005/03: «IREPA Onlus Co-ordinator, 2006. Evaluation of the capital value, investments and capital costs in the fisheries sector Study N° FISH/2005/03, p. 203»]. I dati e le procedure di stima dovranno essere illustrati nel programma nazionale.

<sup>(10)</sup> Valore della nave (scafo, motore, attrezzatura completa e attrezzi di pesca presenti a bordo). Stimato in base a [metodo dell'inventario permanente (PIM) presentato nella relazione di valutazione del capitale dello studio FISH/2005/03: «IREPA Onlus Co-ordinator, 2006. Evaluation of the capital value, investments and capital costs in the fisheries sector Study N° FISH/2005/03, p. 203»]. I dati e le procedure di stima dovranno essere illustrati nel programma nazionale.

<sup>(11)</sup> Ove del caso. Il metodo applicato per la stima deve essere illustrato nel programma nazionale.

<sup>(12)</sup> Miglioramenti a navi/attrezzi esistenti nell'anno considerato.

<sup>(13)</sup> Percentuale del debito rispetto al valore totale del capitale (quale definito sopra).

<sup>(14)</sup> Numero di posti di lavoro a bordo, equivalente al numero medio di persone che lavorano per la nave e da questa retribuite. Comprende l'equipaggio temporaneo e a rotazione. [cfr. la relazione dello studio FISH/2005/14, «LEI WAGENINGENUR Co-ordinator, 2006. Calculation of labour including full-time equivalent (FTE) in fisheries Study N° FISH/2005/14, p. 142»].

<sup>(15)</sup> Equivalente tempo pieno (ETP) basato sul livello nazionale di riferimento per le ore di lavoro ETP dei membri dell'equipaggio a bordo della nave (escluso il tempo di riposo) e per le ore di lavoro a terra. Se le ore di lavoro annue per membro dell'equipaggio superano il livello di riferimento, l'ETP corrisponde a 1 per membro dell'equipaggio. In caso contrario, l'ETP corrisponde al rapporto tra le ore lavorate e il livello di riferimento. [Il metodo deve essere in conformità dello studio FISH/2005/14, «LEI WAGENINGENUR Co-ordinator, 2006. Calculation of labour including full-time equivalent (FTE) in fisheries Study N° FISH/2005/14, p. 142», modificato dalla relazione SGECA 07-01 15 — 19 gennaio 2007, Salerno, 21 pagg. + allegati ed essere illustrato nel programma nazionale].

<sup>(16)</sup> Equivalente tempo pieno (ETP) basato su una soglia di 2 000 ore per ETP secondo il metodo di cui alla nota 15.

<sup>(17)</sup> Situazione al 1° gennaio quale definita nel registro della flotta. La proprietà condivisa (più di una persona) è considerata un'unità.

<sup>(18)</sup> Prezzi in EUR per kg di peso vivo.

<sup>(19)</sup> Le variabili economiche devono essere raccolte su base annua al livello C3 (appendice V) ad eccezione di quelle identificate come variabili trasversali, raccolte a livelli più disaggregati (in conformità dell'appendice VIII) e con una periodicità superiore.

<sup>(20)</sup> SEC fa riferimento al sistema europeo dei conti 1995 [regolamenti (CE) n. 2223/96 del Consiglio e (CE) n. 1267/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, manuale SEC 1995 di Eurostat].

## Appendice VII

## Elenco delle variabili biologiche con specifica di campionamento delle specie

Y=annuale; T=triennale

Specie (italiano)	Specie (latino)	Zona/stock	Gruppo di specie (°)	Età n./1 000 t	Peso	Sesso	Maturità	Fecondità
Zone CIEM I, II								
Anguilla	<i>Anguilla anguilla</i>	I, II	G1	( <sup>b</sup> )	T	T	T	
Brosmio	<i>Brosme brosme</i>	I, II	G2	250	T	T	T	
Aringa atlantico-scandinava	<i>Clupea harengus</i>	I, II, V	G1	25	Y	Y	Y	
Merluzzo bianco	<i>Gadus morhua</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Eglefino	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Melù	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Gamberello boreale	<i>Pandalus borealis</i>	I, II	G1		Y	Y	Y	
Merluzzo carbonaro	<i>Pollachius virens</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Ippoglosso nero	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	I, II	G1	50	Y	Y	Y	
Sgombro	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	
Scorfano di Norvegia	<i>Sebastes marinus</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Sebaste	<i>Sebastes mentella</i>	I, II	G1	125	Y	Y	Y	
Suro	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde	G2	25	T	T	T	
Capelin	<i>Mallotus villosus</i>	I, II	G2					
Salmone	<i>Salmo salar</i>	I, II	G1	250	T	T	T	

## Skagerrak e Kattegat — zona CIEM IIIa

Cicerello	<i>Ammodytidae</i>	IIIa	G2	50				
Anguilla	<i>Anguilla anguilla</i>	IIIa	G1	( <sup>b</sup> )	T	T	T	
Aringa	<i>Clupea harengus</i>	IV, VIIId, IIIa/22-24, IIIa	G1	25	Y	Y	Y	
Granatiere	<i>Coryphaenoides rupestris</i>	IIIa	G2	100	T	T	T	
Capone gorno	<i>Eutrigla gurnardus</i>	IIIa	G2	250	T	T	T	
Merluzzo bianco	<i>Gadus morhua</i>	IV, VIIId, IIIaN	G1	250	Y	Y	Y	
Merluzzo bianco	<i>Gadus morhua</i>	IIIaS	G1	125	Y	Y	Y	
Passera lingua di cane	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	IIIa	G2	250	T	T	T	
Limanda	<i>Limanda limanda</i>	IIIa	G2	125				
Eglefino	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	IV, IIIa	G1	125	Y	Y	Y	
Merlano	<i>Merlangius merlangus</i>	IIIa	G2	125	T	T	T	

Specie (italiano)	Specie (latino)	Zona/stock	Gruppo di specie (*)	Età n./1 000 t	Peso	Sesso	Maturità	Fecondità
Nasello	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab	G1	125	Y	Y	Y	
Melù	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Scampo	<i>Langoustine norvegicus</i>	Unità funzionale	G1		Y	Y	Y	
Gamberello boreale	<i>Pandalus borealis</i>	IIIa, IVa est	G1		Y	Y	Y	
Passera di mare	<i>Pleuronectes platessa</i>	IIIa	G1	250	Y	Y	Y	
Merluzzo carbonaro	<i>Pollachius virens</i>	IV, IIIa, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Rombo chiodato	<i>Psetta maxima</i>	tutte le zone	G2	250	T	T	T	
Sgombro	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	
Rombo liscio	<i>Scophthalmus rhombus</i>	IIIa	G2	125	T	T	T	
Sogliola	<i>Solea solea</i>	IIIa, 22	G1	250	Y	Y	Y	
Spratto	<i>Sprattus sprattus</i>	IIIa	G1	500	Y	Y	Y	
Squali	<i>Squalidae</i>	IIIa N	G1					
Busbana norvegese	<i>Trisopterus esmarki</i>	IV, IIIa	G2	25				

## Mar Baltico — Sottodivisioni CIEM 22-32

Anguilla	<i>Anguilla anguilla</i>	IIIb-d	G1	( <sup>b</sup> )	T	T	T	
Aringa	<i>Clupea harengus</i>	22-24 IIIa/25-27, 28.2, 29, 32/28.1/30/31	G1	25	Y	Y	Y	
Coregone lavarello	<i>Coregonus lavaretus</i>	III d	G2	250	T	T	T	
Luccio	<i>Esox lucius</i>	III d	G2	250	T	T	T	
Merluzzo bianco	<i>Gadus morhua</i>	22-24/25-32	G1	125	Y	Y	Y	
Limanda	<i>Limanda limanda</i>	22-32	G2	125	T	T	T	
Pesce persico	<i>Perca fluviatilis</i>	III d	G2	250	T	T	T	
Passera pianuzza	<i>Platichthys flesus</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Passera di mare	<i>Pleuronectes platessa</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Rombo chiodato	<i>Psetta maxima</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Salmone	<i>Salmo salar</i>	22-31/32	G1	250	Y	Y	Y	
Trota di mare	<i>Salmo trutta</i>	22-32	G2	250	T	T	T	
Luccioperca	<i>Sander lucioperca</i>	III d	G2	250	T	T	T	
Rombo liscio	<i>Scophthalmus rhombus</i>	22-32	G2	125	T	T	T	

Specie (italiano)	Specie (latino)	Zona/stock	Gruppo di specie (*)	Età n./1 000 t	Peso	Sesso	Maturità	Fecondità
Spratto	<i>Sprattus sprattus</i>	22-32	G1	50	Y	Y	Y	
Sogliola	<i>Solea solea</i>	22	G1	125	Y	Y	Y	

## Mare del Nord e Manica orientale — Zona CIEM IV, VIIId

Cicerello	<i>Ammodytidae</i>	IV	G2	25				
Anguilla	<i>Anguilla anguilla</i>	IV, VIIId	G1	( <sup>b</sup> )	T	T	T	
Bavosa lupa	<i>Anarhichas spp.</i>	IV	G2	250				
Argentina	<i>Argentina spp.</i>	IV	G2	50				
Capone coccio	<i>Aspitrigla cuculus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Brosmio	<i>Brosme brosme</i>	IV, IIIa	G2	250	T	T	T	
Aringa	<i>Clupea harengus</i>	IV, VIIId, IIIa	G1	25	Y	Y	Y	
Gamberetto grigio	<i>Crangon crangon</i>	IV, VIIId	G2		T	T	T	
Spigola	<i>Dicentrarchus labrax</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Capone gorno	<i>Eutrigla gurnardus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Merluzzo bianco	<i>Gadus morhua</i>	IV, VIIId, IIIa	G1	125	Y	Y	Y	
Passera lingua di cane	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Scorfano di fondale	<i>Helicolenus dactylopterus</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Rombo quattrocchi	<i>Lepidorhombus boscii</i>	IV, VIIId	G2	50	T	T	T	
Rombo giallo	<i>Lepidorhombus whiffiagonis</i>	IV, VIIId	G2	50	T	T	T	
Limanda	<i>Limanda limanda</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Rospo	<i>Lophius budegassa</i>	IV, VIIId	G1	125	Y	Y	Y	
Rana pescatrice	<i>Lophius piscatorius</i>	IIIa, IV, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Granatiere	<i>Macrourus berglax</i>	IV, IIIa	G2	250	T	T	T	
Eglefino	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	IV, IIIa	G1	125	Y	Y	Y	
Merlano	<i>Merlangius merlangus</i>	IV, VIIId	G1	125	Y	Y	Y	
Nasello	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab	G1	125	Y	Y	Y	
Melù	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Limanda	<i>Microstomus kitt</i>	IV, VIIId	G2	100	T	T	T	
Molva azzurra	<i>Molva dypterygia</i>	IV, IIIa	G1	125	T	T	T	
Molva	<i>Molva molva</i>	IV, IIIa	G2	125	T	T	T	
Triglia di fango	<i>Mullus barbatus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Triglia di scoglio	<i>Mullus surmuletus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	

Specie (italiano)	Specie (latino)	Zona/stock	Gruppo di specie (*)	Età n./1 000 t	Peso	Sesso	Maturità	Fecondità
Scampo	<i>Langoustine norvegicus</i>	tutte le unità funzionali	G1		Y	Y	Y	
Gamberello boreale	<i>Pandalus borealis</i>	IIIa, IVa est/IVa/IV	G1		T	T	T	
Ventaglio	<i>Pecten maximus</i>	VIIId	G2		T	T	T	
Musdea bianca	<i>Phycis blennoides</i>	IV	G2	50	T	T	T	
Musdea	<i>Phycis phycis</i>	IV	G2	50	T	T	T	
Passera pianuzza	<i>Platichthys flesus</i>	IV	G2	125	T	T	T	
Passera di mare	<i>Pleuronectes platessa</i>	IV	G1	50	Y	Y	Y	
Passera di mare	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIId	G1	125	Y	Y	Y	
Merluzzo carbonaro	<i>Pollachius virens</i>	IV, IIIa, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Rombo chiodato	<i>Psetta maxima</i>	IV, VIIId	G2	250	T	T	T	
Razza chiodata	<i>Raja clavata</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Razza maculata	<i>Raja montagui</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Razza fiorita	<i>Raja naevus</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Razza stellata	<i>Raja radiata</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Altre razze	<i>Rajidae</i>	IV, VIIId	G1					
Ippoglosso nero	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	IV	G2	250	T	T	T	
Salmone	<i>Salmo salar</i>	IV	G1	250	T	T	T	
Sgombro	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	
Rombo liscio	<i>Scophthalmus rhombus</i>	IV, VIIId	G2	125	T	T	T	
Sebaste	<i>Sebastes mentella</i>	IV	G1	125	Y	Y	Y	
Squali di acque profonde	<i>Shark-like Selachii</i>	IV	G1		T	T	T	
Piccoli squali	<i>Shark-like Selachii</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Sogliola	<i>Solea solea</i>	IV	G1	250	Y	Y	Y	
Sogliola	<i>Solea solea</i>	VIIId	G1	250	Y	Y	Y	
Spratto	<i>Sprattus sprattus</i>	IV/VIIde	G1	50	T	T	T	
Spinarolo	<i>Squalus acanthias</i>	IV, VIIId	G1		T	T	T	
Suro	<i>Trachurus trachurus</i>	IIa, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde/IIIa, IVbc, VIIId	G2	25	T	T	T	T
Capone gallinella	<i>Trigla lucerna</i>	IV	G2	250	T	T	T	

Specie (italiano)	Specie (latino)	Zona/stock	Gruppo di specie (*)	Età n./1 000 t	Peso	Sesso	Maturità	Fecondità
Busbana norvegese	<i>Trisopterus esmarki</i>	IV, IIIa	G2	25				
Pesce San Pietro	<i>Zeus faber</i>	IV, VIIId	G2	250	T	T	T	

## Atlantico nordorientale e Manica occidentale — Zone CIEM V, VI, VII (esclusa d), VIII, IX, X, XII, XIV

Alepocefalo	<i>Alepocephalus bairdii</i>	VI, XII	G2		T	T	T	
Cicerello	<i>Ammodytidae</i>	VIa	G2	25				
Anguilla	<i>Anguilla anguilla</i>	tutte le zone	G1	(b)	T	T	T	
Pesce sciabola	<i>Aphanopus spp.</i>	tutte le zone	G1	50	Y	Y	Y	
Argentina	<i>Argentina spp.</i>	tutte le zone	G2	50	T	T	T	
Bocca d'oro	<i>Argyrosomus regius</i>	tutte le zone	G2	50	T	T	T	
Capone cocchio	<i>Aspitrigla cuculus</i>	tutte le zone	G2	250	T	T	T	
Berici	<i>Beryx spp.</i>	tutte le zone, eccetto X e IXa	G1	50	Y	Y	Y	
Berici	<i>Beryx spp.</i>	IXa e X	G1	125	T	T	T	
Granchio di mare	<i>Cancer pagurus</i>	tutte le zone	G2		T	T	T	
Sagri	<i>Centrophorus granulosus</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Sagri	<i>Centrophorus squamosus</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Squalo portoghese	<i>Centroscyrnus coelelepis</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Aringa	<i>Clupea harengus</i>	VIa/VIaN/VIaS, VIIbc/VIIa/VIIj	G1	25	Y	Y	Y	
Grongo	<i>Conger conger</i>	tutte le zone, eccetto X	G2	25	T	T	T	
Grongo	<i>Conger conger</i>	X	G2	125	T	T	T	
Granatiere	<i>Coryphaenoides rupestris</i>	tutte le zone	G1	100	Y	Y	Y	
Deania	<i>Deania calcea</i>	tutte le zone	G1		Y	Y	Y	
Spigola	<i>Dicentrarchus labrax</i>	tutte le zone, eccetto IX	G2	125	T	T	T	
Spigola	<i>Dicentrarchus labrax</i>	IX	G2	125	T	T	T	
Sogliola cuneata	<i>Dicologlossa cuneata</i>	VIIIc, IX	G2	100				
Acciuga	<i>Engraulis encrasicolus</i>	IXa (solo Cádiz)	G1	125	T	T	T	T
Acciuga	<i>Engraulis encrasicolus</i>	VIII	G1	125	Y	Y	Y	Y
Capone gorno	<i>Eutrigla gurnardus</i>	VIIId,e	G2	250	T	T	T	
Merluzzo bianco	<i>Gadus morhua</i>	Va/Vb/VIa/VIb/VIIa/VIIe-k	G1	125	Y	Y	Y	
Passera lingua di cane	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	VI, VII	G2	50				
Scorfano di fondale	<i>Helicolenus dactylopterus</i>	tutte le zone	G2	100				

Specie (italiano)	Specie (latino)	Zona/stock	Gruppo di specie (*)	Età n./1 000 t	Peso	Sesso	Maturità	Fecondità
Astice	<i>Homarus gammarus</i>	tutte le zone	G2		T	T	T	
Pesce specchio atlantico	<i>Hoplostethus atlanticus</i>	tutte le zone	G1	50	Y	Y	Y	
Pesce sciabola	<i>Lepidopus caudatus</i>	IXa	G2		T	T	T	
Rombo quattrocchi	<i>Lepidorhombus boschii</i>	VIIIc, IXa	G1	250	Y	Y	Y	
Rombo giallo	<i>Lepidorhombus whiffiagonis</i>	VI/VII, VIIIabd/VIIIc, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Limanda	<i>Limanda limanda</i>	VIIe/VIIa, f-h	G2	125	T	T	T	
Calamaro	<i>Loligo vulgaris</i>	tutte le zone, eccetto VIIIc, IXa	G2					
Calamaro	<i>Loligo vulgaris</i>	VIIIc, IXa	G2		T	T	T	
Rospo	<i>Lophius budegassa</i>	IV, VI/VIIb-k, VIIIabd	G1	125	Y	Y	Y	
Rospo	<i>Lophius budegassa</i>	VIIIc, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Rana pescatrice	<i>Lophius piscatorius</i>	IV, VI/VIIb-k, VIIIabd	G1	125	Y	Y	Y	
Rana pescatrice	<i>Lophius piscatorius</i>	VIIIc, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Capelin	<i>Mallotus villosus</i>	XIV	G2	50				
Eglefino	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	Va/Vb	G1	125	Y	Y	Y	
Eglefino	<i>Melanogrammus aeglefinus</i>	VIa/VIb/VIIa/VIIb-k	G1	125	Y	Y	Y	
Merlano	<i>Merlangius merlangus</i>	VIII/IX, X	G2	25	T	T	T	
Merlano	<i>Merlangius merlangus</i>	Vb/VIa/VIb/VIIa/VIIe-k	G1	250	Y	Y	Y	
Nasello	<i>Merluccius merluccius</i>	IIIa, IV, VI, VII, VIIIab/VIIIc, IXa	G1	125	Y	Y	Y	
Sogliola cuneata	<i>Microchirus variegatus</i>	tutte le zone	G2	50				
Melù	<i>Micromesistius poutassou</i>	I-IX, XII, XIV	G1	25	Y	Y	Y	
Limanda	<i>Microstomus kitt</i>	tutte le zone	G2	100	T	T	T	
Molva azzurra	<i>Molva dypterygia</i>	tutte le zone, eccetto X	G1	125	T	T	T	
Molva azzurra	<i>Molva dypterygia</i>	X	G1	125	T	T	T	
Molva	<i>Molva molva</i>	tutte le zone	G2	125	T	T	T	
Triglia di scoglio	<i>Mullus surmuletus</i>	tutte le zone	G2	125	T	T	T	
Scampo	<i>Langoustine norvegicus</i>	unità funzionale VI	G1		Y	Y	Y	
Scampo	<i>Langoustine norvegicus</i>	unità funzionale VII	G1		Y	Y	Y	
Scampo	<i>Langoustine norvegicus</i>	unità funzionale VIII, IX	G1		Y	Y	Y	

Specie (italiano)	Specie (latino)	Zona/stock	Gruppo di specie (*)	Età n./1 000 t	Peso	Sesso	Maturità	Fecondità
Polpo di scoglio	<i>Octopus vulgaris</i>	tutte le zone, eccetto VIIIc, IXa	G2		T	T	T	
Polpo di scoglio	<i>Octopus vulgaris</i>	VIIIc, IXa	G2					
Gamberetti rosa	<i>Pandalus spp.</i>	tutte le zone	G2					
Gambero rosa mediterraneo	<i>Parapenaeus longirostris</i>	IXa	G2		T	T	T	
Musdea bianca	<i>Phycis blennoides</i>	tutte le zone	G2	50	T	T	T	
Musdea	<i>Phycis phycis</i>	tutte le zone	G2	50	T	T	T	
Passera di mare	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIa/VIIe/VIIIfg	G1	100	Y	Y	Y	
Passera di mare	<i>Pleuronectes platessa</i>	VIIbc/VIIh-k/VIII, IX, X	G1	25	Y	Y	Y	
Merluzzo giallo	<i>Pollachius pollachius</i>	tutte le zone eccetto IX, X	G2	25	T	T	T	
Merluzzo giallo	<i>Pollachius pollachius</i>	IX, X	G2	500	T	T	T	
Merluzzo carbonaro	<i>Pollachius virens</i>	Va/Vb/IV, IIIa, VI	G1	125	Y	Y	Y	
Merluzzo carbonaro	<i>Pollachius virens</i>	VII, VIII	G2	125	T	T	T	
Cernia di fondale	<i>Polyprion americanus</i>	X	G2	125				
Rombo chiodato	<i>Psetta maxima</i>	tutte le zone	G2	250	T	T	T	
Razza a coda corta	<i>Raja brachyura</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Razza chiodata	<i>Raja clavata</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Razza maculata	<i>Raja montagui</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Razza fiorita	<i>Raja naevus</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Altre razze	<i>Rajidae</i>	tutte le zone	G1					
Ippoglosso nero	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	V, XIV/VI	G1	250	Y	Y	Y	
Salmone	<i>Salmo salar</i>	tutte le zone	G1	250				
Sardina	<i>Sardina pilchardus</i>	VIIIabd/VIIIc, IXa	G1	50	Y	Y	Y	T
Rombo liscio	<i>Scophthalmus rhombus</i>	tutte le zone	G2	125	T	T	T	
Lanzardo	<i>Scomber japonicus</i>	VIII, IX	G2	25	T	T	T	
Sgombro	<i>Scomber scombrus</i>	II, IIIa, IV, V, VI, VII, VIII, IX	G1	25	Y	Y	Y	T
Scorfano di Norvegia	<i>Sebastes marinus</i>	sottozone CIEM V, VI, XII, XIV & NAFO SA 2 + (div. 1F + 3K)	G1	250	Y	Y	Y	
Sebaste	<i>Sebastes mentella</i>	sottozone CIEM V, VI, XII, XIV & NAFO SA 2 + (div. 1F + 3K)	G1	250	Y	Y	Y	
Seppia	<i>Sepia officinalis</i>	tutte le zone	G2		T	T	T	

Specie (italiano)	Specie (latino)	Zona/stock	Gruppo di specie (*)	Età n./1 000 t	Peso	Sesso	Maturità	Fecondità
Sogliola	<i>Solea solea</i>	VIIa/VIIIfg	G1	250	Y	Y	Y	
Sogliola	<i>Solea solea</i>	VIIbc/VIIhjk/IXa/VIIIc	G1	250	Y	Y	Y	
Sogliola	<i>Solea solea</i>	VIIe	G1	250	Y	Y	Y	
Sogliola	<i>Solea solea</i>	VIIIab	G1	250	Y	Y	Y	
Sparidi	<i>Sparidae</i>	tutte le zone	G2	50				
Occhialone	<i>Pagellus bogaraveo</i>	IXa, X	G1	250	T	T	T	
Spinarolo	<i>Squalus acanthias</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Sugarello	<i>Trachurus mediterraneus</i>	VIII, IX	G2	25	T	T	T	
Sugarello pittato	<i>Trachurus picturatus</i>	X	G2	25	T	T	T	
Suro	<i>Trachurus trachurus</i>	Ila, IVa, Vb, VIa, VIIa-c, e-k, VIIIabde/X	G2	25	T	T	T	T
Suro	<i>Trachurus trachurus</i>	VIIIc, IXa	G2	25	T	T	T	T
Busbana francese	<i>Trisopterus spp.</i>	tutte le zone	G2	25				
Pesce San Pietro	<i>Zeus faber</i>	tutte le zone	G2	250	T	T	T	

## Mar Mediterraneo e Mar Nero

Anguilla	<i>Anguilla anguilla</i>	tutte le zone	G1	(b)	T	T	T	
Gambero rosso	<i>Aristeomorpha foliacea</i>	tutte le zone	G1		Y	Y	Y	
Gambero rosso mediterraneo	<i>Aristeus antennatus</i>	tutte le zone	G1		Y	Y	Y	
Boga	<i>Boops boops</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2	G2		T	T	T	
Lampuga	<i>Coryphaena hippurus</i>	tutte le zone	G2	500 (c)	T	T	T	
Lampuga	<i>Coryphaena equiselis</i>	tutte le zone	G2					
Spigola	<i>Dicentrarchus labrax</i>	tutte le zone	G2	100	T	T	T	
Moscardino bianco	<i>Eledone cirrosa</i>	1.1, 1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Moscardino	<i>Eledone moschata</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Acciuga	<i>Engraulis encrasicolus</i>	tutte le zone	G1	50	Y	Y	Y	
Capone gorno	<i>Eutrigla gurnardus</i>	2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Totani	<i>Illex spp., Todarodes spp.</i>	tutte le zone	G2		T	T	T	
Pesci vela	<i>Istiophoridae</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Calamaro	<i>Loligo vulgaris</i>	tutte le zone	G2		T	T	T	
Rospo	<i>Lophius budegassa</i>	1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Rana pescatrice	<i>Lophius piscatorius</i>	1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 3.1	G2	250	T	T	T	
Nasello	<i>Merluccius merluccius</i>	tutte le zone	G1	125	Y	Y	Y	
Melù	<i>Micromesistius poutassou</i>	1.1, 3.1	G2	250	T	T	T	

Specie (italiano)	Specie (latino)	Zona/stock	Gruppo di specie (*)	Età n./1 000 t	Peso	Sesso	Maturità	Fecondità
Muggini	<i>Mugilidae</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G2					
Triglia di fango	<i>Mullus barbatus</i>	tutte le zone	G1	125	Y	Y	Y	
Triglia di scoglio	<i>Mullus surmuletus</i>	tutte le zone	G1	125	Y	Y	Y	
Scampo	<i>Langoustine norvegicus</i>	tutte le zone	G1		Y	Y	Y	
Polpo di scoglio	<i>Octopus vulgaris</i>	tutte le zone	G2		T	T	T	
Pagello fragolino	<i>Pagellus erythrinus</i>	tutte le zone	G2	125	T	T	T	
Gambero rosa mediterraneo	<i>Parapenaeus longirostris</i>	tutte le zone	G1		Y	Y	Y	
Mazzancolla	<i>Penaeus kerathurus</i>	3.1	G2		T	T	T	
Razza chiodata	<i>Raja clavata</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G1		T	T	T	
Razza quattrocchi	<i>Raja miraletus</i>	1.3, 2.1, 2.2, 3.1	G1		T	T	T	
Palamita	<i>Sarda sarda</i>	tutte le zone	G2	50 (e)	T	T	T	
Sardina	<i>Sardina pilchardus</i>	tutte le zone	G1	50	Y	Y	Y	
Sgombro	<i>Scomber spp.</i>	tutte le zone	G2	50	T	T	T	
Seppia	<i>Sepia officinalis</i>	tutte le zone 1	G2		T	T	T	
Squali	<i>Shark-like Selachii</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Sogliola	<i>Solea vulgaris</i>	1.2, 2.1, 3.1	G1	250	Y	Y	Y	
Orata	<i>Sparus aurata</i>	1.2, 3.1	G2		T	T	T	
Mennole	<i>Spicara smaris</i>	2.1, 3.1, 3.2	G2	100	T	T	T	
Pannocchia	<i>Squilla mantis</i>	1.3, 2.1, 2.2	G2		T	T	T	
Tonno bianco	<i>Thunnus alalunga</i>	tutte le zone	G2	125 (e)	T	T	T	
Tonno rosso	<i>Thunnus thynnus</i>	tutte le zone	G1	125 (e)	T	T	T	
Sugarello	<i>Trachurus mediterraneus</i>	tutte le zone	G2	100	T	T	T	
Suro	<i>Trachurus trachurus</i>	tutte le zone	G2	100	T	T	T	
Capone gallinella	<i>Trigla lucerna</i>	1.3, 2.2, 3.1	G2		T	T	T	
Veneridi	<i>Veneridae</i>	2.1, 2.2	G2		T	T	T	
Pesce spada	<i>Xiphias gladius</i>	tutte le zone	G1	125 (e)	T	T	T	
Spratto	<i>Sprattus sprattus</i>	Mar Nero	G1		T	T	T	
Sugarello	<i>Trachurus mediterraneus</i>	Mar Nero	G1		T	T	T	
Acciuga	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Mar Nero	G1		T	T	T	
Rombo chiodato	<i>Psetta maxima</i>	Mar Nero	G1		T	T	T	

Specie (italiano)	Specie (latino)	Zona/stock	Gruppo di specie (*)	Età n./1 000 t	Peso	Sesso	Maturità	Fecondità
Spinarolo	<i>Squalus acanthias</i>	Mar Nero	G1		T	T	T	
Suro	<i>Trachurus trachurus</i>	Mar Nero	G1		T	T	T	

## Zone NAFO

Merluzzo bianco	<i>Gadus morhua</i>	2J 3KL	G1	125	Y	Y	Y	
Merluzzo bianco	<i>Gadus morhua</i>	3M	G1	125	Y	Y	Y	
Merluzzo bianco	<i>Gadus morhua</i>	3NO	G1	125	Y	Y	Y	
Merluzzo bianco	<i>Gadus morhua</i>	3Ps	G2	125	T	T	T	
Merluzzo bianco	<i>Gadus morhua</i>	SA 1	G1	125	Y	Y	Y	
Passera lingua di cane	<i>Glyptocephalus cynoglossus</i>	3NO	G2		T	T	T	
Passera canadese	<i>Hippoglossoides platessoides</i>	3LNO	G1	100	Y	Y	Y	
Passera canadese	<i>Hippoglossoides platessoides</i>	3M	G1	100	T	T	T	
Limanda	<i>Limanda ferruginea</i>	3LNO	G2		T	T	T	
Pesci ratti	<i>Macrouridae</i>	SA 2 + 3	G2	250	T	T	T	
Gamberetti rosa	<i>Pandalus spp.</i>	3L	G1		Y	Y	Y	
Gamberetti rosa	<i>Pandalus spp.</i>	3M	G1		Y	Y	Y	
Razze	<i>Raja spp.</i>	SA 3	G1		T	T	T	
Ippoglosso nero	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	3KLMNO	G1	200	Y	Y	Y	
Ippoglosso nero	<i>Reinhardtius hippoglossoides</i>	SA 1	G1	200	Y	Y	Y	
Salmone	<i>Salmo salar</i>	sottozona CIEM XIV & sottozona NAFO 1	G1	500	Y	Y	Y	
Scorfani	<i>Sebastes spp.</i>	3LN	G1					
Scorfani	<i>Sebastes spp.</i>	3M	G1	50				
Scorfani	<i>Sebastes spp.</i>	3O	G1					
Sebaste	<i>Sebastes mentella</i>	SA 1	G1	250	Y	Y	Y	

## Specie altamente migratorie Oceano Atlantico, Oceano Indiano e Oceano Pacifico

Tombarello	<i>Auxis rochei</i>		G2		T	T	T	
Tonnetto	<i>Euthynnus touts leseteratus</i>		G2		T	T	T	
Pesci vela	<i>Istiophoridae</i>		G1		T	T	T	
Squalo mako	<i>Isurus oxyrinchus</i>		G1		T	T	T	
Tonnetto striato	<i>Katsuwonus pelamis</i>		G1		T	T	T	

Specie (italiano)	Specie (latino)	Zona/stock	Gruppo di specie (*)	Età n./1 000 t	Peso	Sesso	Maturità	Fecondità
Smeriglio	<i>Lamna nasus</i>		G1		T	T	T	
Verdesca	<i>Prionace glauca</i>		G1		T	T	T	
Palamita	<i>Sarda sarda</i>		G1		T	T	T	
Squali	<i>Selachii</i>		G1		T	T	T	
Altri squali	<i>Squaliformes</i>		G1		T	T	T	
Tonno bianco	<i>Thunnus alalunga</i>		G1		T	T	T	
Tonno albacora	<i>Thunnus albacares</i>		G1		T	T	T	
Tonno obeso	<i>Thunnus obesus</i>		G1		T	T	T	
Tonno rosso	<i>Thunnus thynnus</i>		G1		T	T	T	
Pesce spada	<i>Xiphias gladius</i>		G1		T	T	T	

## COPACE FAO 34

Pesce sciabola nero	<i>Aphanopus carbo</i>	Madeira	G1		T	T	T	
Acciuga	<i>Engraulis encrasicolus</i>	Marocco	G1		T	T	T	
Pesce sciabola	<i>Lepidopus caudatus</i>	Mauritania	G2					
Calamaro	<i>Loligo vulgaris</i>	tutte le zone	G2		T	T	T	
Nasello	<i>Merluccius spp.</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Polpo di scoglio	<i>Octopus vulgaris</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Gambero rosa mediterraneo	<i>Parapenaeus longirostris</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Mazzancolla rosa	<i>Farfantepenaeus notialis</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Sardina	<i>Sardina pilchardus</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Alaccia	<i>Sardinella aurita</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Alaccia	<i>Sardinella maderensis</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Lanzardo	<i>Scomber japonicus</i>	Madeira	G1					
Lanzardo	<i>Scomber japonicus</i>	tutte le zone eccetto Madeira	G1		T	T	T	
Seppia	<i>Sepia hierredda</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Seppia	<i>Sepia officinalis</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	
Suri	<i>Trachurus spp.</i>	tutte le zone	G1		T	T	T	

## COPACO

Lutiano rosso	<i>Lutjanus purpureus</i>	ZEE della Guiana francese	G2		T	T	T	
Mazzancolla	<i>Penaeus subtilis</i>	ZEE della Guiana francese	G1		Y	Y	Y	

(\*) Cfr. capo III, sezione B/B1.3.1, lettera f).

(\*\*) L'analisi dell'età per l'anguilla (*Anguilla anguilla*) comprende un minimo di 5 individui per intervalli di taglia di 1 cm. Vanno analizzati almeno 100 individui di anguilla gialla e anguilla argentata (separatamente) per unità di gestione secondo quanto specificato nel regolamento (CE) n. 1100/2007.

(\*\*\*) L'analisi dell'età è effettuata ogni tre anni (a partire dal 2008), unitamente alle stime del peso, della maturità e del sesso.

Elenco delle variabili trasversali con specifica di campionamento

Rubrica	Variabile	Specifica	Unità	Attrezzo (livello 2 della matrice)	Livello di disaggregazione (4)	Periodo di riferimento
Capacità						
	Numero di navi				C3	Su base annuale
	GT, kW, età della nave (1)				C3	Su base annuale
Sforzo	Numero di navi				B1	Su base mensile
	Giorni in mare	Cfr. definizione al capo I	Giorni	Tutti gli attrezzi	B1 e C3	Su base mensile
	Ore di pesca (2)		Ore	Draghe e reti da traino	A1 (6)	Su base mensile
	Giorni di pesca	Cfr. definizione al capo I	Giorni	Tutti gli attrezzi	Tutte le celle (6)	Su base mensile
	kW * giorni di pesca			Draghe e reti da traino	Tutte le celle (6)	Su base mensile
	GT * giorni di pesca			Draghe e reti da traino	Tutte le celle (6)	Su base mensile
	Numero di bordate (2)		Numero	Tutti gli attrezzi	Tutte le celle (6)	Su base mensile
	Numero di attrezzature (rig) (2)		Numero	Attrezzatura (rig) multipla (livello 4)	A1 (6)	Su base mensile
	Numero di operazioni di pesca (2)		Numero	Ciancioli	A1 (6)	Su base mensile
	Numero di reti, lunghezza (2)			Reti	A1 (6)	Su base mensile
	Numero di ami, numero di lenze (2)		Numero	Ami e lenze	A1 (6)	Su base mensile
	Numero di nasse, trappole (2)		Numero	Trappole	A1 (6)	Su base mensile
	Tempo di immersione (2)		Ore	Tutti gli attrezzi fissi	A1 (6)	Su base mensile

Rubrica	Variabile	Specifica	Unità	Attrezzo (livello 2 della matrice)	Livello di disaggregazione (*)	Periodo di riferimento
Sbarchi						
	Valore degli sbarchi (valore totale e per specie commerciale) <sup>(2)</sup>		EUR		B1 e C1	Su base mensile
	Peso vivo degli sbarchi (valore totale e per specie)		Tonnellate		A1 <sup>(6)</sup>	Su base mensile
	Prezzi per specie commerciale <sup>(3)</sup>		EUR/kg		B2 e C2	Su base mensile, su base annuale
	Fattore di conversione per specie					Aggiornamento annuale

<sup>(1)</sup> Quale definito nel regolamento (CE) n. 26/2004 della Commissione.

<sup>(2)</sup> Alcuni adeguamenti potrebbero essere proposti in sede di riunione di coordinamento regionale.

<sup>(3)</sup> Se non è possibile assegnare direttamente gli sbarchi di una bordata ai vari mestieri, l'assegnazione dovrebbe essere effettuata secondo modalità approvate dallo CSTEP.

<sup>(4)</sup> I livelli di disaggregazione sono riferiti all'appendice V [NB: il riferimento per il mestiere o l'attività di pesca è il livello 6 dell'appendice IV (da 1 a 5)].

<sup>(5)</sup> Se possibile, i dati relativi ai prezzi dovrebbero essere raccolti al livello A1 (cfr. appendice V) al fine di calcolare immediatamente il valore degli sbarchi a questo stesso livello.

<sup>(6)</sup> Per alcune variabili è sufficiente il livello di disaggregazione A in quanto  $\sum_i A_{ij} = B_i \dots e \sum_j A_{ij} = C_j$  (esempio: ore di pesca); per altre,  $\sum_i A_{ij} \neq B_i \dots e \sum_j A_{ij} \neq C_j$  (esempio: giorni di pesca, dove due o più mestieri possono essere praticati nello stesso giorno di pesca e conteggiati più di una volta).

## Appendice IX

## Elenco delle campagne di ricerca in mare

Nome della campagna	Acronimo	Zona	Periodo	Principali specie bersaglio, ecc.	Sforzo di indagine
					Giorni (max.)
Mar Baltico (zone CIEM IIIb-d)					
Baltic International Trawl Survey	BITS Q1 BITS Q4	IIIaS, IIIb-d	1° e 4° trimestre	Merluzzo bianco e altre specie demersali	160
Baltic International Acoustic Survey (Autumn)	BIAS	IIIa, IIIb-d	settembre-ottobre	Aringa e spratto	115
Gulf of Riga Acoustic Herring Survey	GRAHS	III d	3° trimestre	Aringa	10
Sprat Acoustic Survey	SPRAS	III d	maggio	Spratto e aringa	60
Rügen Herring Larvae Survey	RHLS	III d	marzo-giugno	Aringa	50
Mare del Nord (zone CIEM IIIa, IV e VII d) e Artico orientale (zone CIEM I e II)					
International Bottom Trawl Survey	IBTS Q1 IBTS Q3	IIIa, IV	1° e 3° trimestre	Eglefino, merluzzo bianco, merluzzo carbonaro, aringa, spratto, merlano, sgombro, busbana norvegese	315
North Sea Beam Trawl Survey	BTS	IVb, IVc, VII d	3° trimestre	Passera di mare, sogliola	65
Demersal Young Fish Survey	DYFS	Coste del Mare del Nord	3° e 4° trimestre	Passera di mare, sogliola, mazzancolla caffè	145
Sole Net Survey	SNS	IVb, IVc	3° trimestre	Sogliola, passera di mare	20
North Sea Sandeels Survey	NSSS	IVa, IVb	4° trimestre	Cicerelli	15
International Ecosystem Survey in the Nordic Seas	ASH	IIa	maggio	Aringa, melù	35
Redfish Survey in the Norwegian Sea and adjacent waters	REDNOR	II	agosto/settembre	Scorfano	35
Mackerel egg Survey (triennale)	NSMEGS	IV	maggio-luglio	Deposizione di uova di sgombro	15
Herring Larvae survey	IHLS	IV, VII d	1° e 3° trimestre	Larve di aringa, spratto	45
NS Herring Acoustic Survey	NHAS	IIIa, IV, VIa	giugno/luglio	Aringa, spratto	105
Nephrops TVsurvey (FU 3&4)	NTV3&4	IIIa	2° o 3° trimestre	Scampi	15
Nephrops TVsurvey (FU 6)	NTV6	IVb	settembre	Scampi	10

Nome della campagna	Acronimo	Zona	Periodo	Principali specie bersaglio, ecc.	Sforzo di indagine
					Giorni (max.)
Nephrops TVsurvey (FU 7)	NTV7	IVa	2° o 3° trimestre	Scampi	20
Nephrops TVsurvey (FU 8)	NTV8	IVb	2° o 3° trimestre	Scampi	10
Nephrops TVsurvey (FU 9)	NTV9	IVa	2° o 3° trimestre	Scampi	10

Atlantico settentrionale (zone CIEM V-XIV e zone NAFO)

International Redfish Trawl and Acoustic Survey (biennale)	REDTAS	Va, XII, XIV; NAFO SA 1-3	giugno/luglio	Scorfano	30
Flemish Cap Groundfish survey	FCGS	3M	luglio	Specie demersali	35
Greenland Groundfish survey	GGs	XIV, NAFO SA1	ottobre/ novembre	Merluzzo bianco, scorfano e altre specie demersali	55
3LNO Groundfish survey	PLATUXA	3LNO	2° e 3° trimestre	Specie demersali	55
Western IBTS 4th quarter (compresa Porcupine survey)	IBTS Q4	VIa, VII, VIII, IXa	4° trimestre	Specie demersali	215
Scottish Western IBTS	IBTS Q1	VIa, VIIa	marzo	Gadidi, aringa, sgombro	25
ISBCBTS September	ISBCBTS	VIIa f g	settembre	Sogliola, passera di mare	25
WCBTS	VIIe BTS	VIIe	ottobre	Sogliola, passera di mare, rana pescatrice, limanda	10
Blue whiting survey		VI, VII	1° e 2° trimestre	Melù	45
International Mackerel Horse Mackerel Egg Survey (triennale)	MEGS	VIa, VII, VIII, IXa	gennaio-luglio	Deposizione di uova di sgombro e suro	310
Sardine, Anchovy Horse Mackerel Acoustic Survey		VIII, IX	marzo-aprile- maggio	Indici di abbon- danza di sardina, acciuga, sgombro, suro	95
Sardine DEPM (triennale)		VIIIc, IXa	2° e 4° trimestre	SSB della sardina e uso di CUFES	135
Spawning/Pre spawning Herring acoustic survey		VIa, VIIa-g	luglio, settembre, novembre, marzo, gennaio	Aringa, spratto	155
Biomass of Anchovy	BIOMAN	VIII	maggio	SSB dell'acciuga (DEP)	25
Nephrops TV survey (in alto mare)	UWTV (FU 11-13)	VIa	2° o 3° trimestre	Scampi	20

Nome della campagna	Acronimo	Zona	Periodo	Principali specie bersaglio, ecc.	Sforzo di indagine
					Giorni (max.)
Nephrops UWTV Iris Sea	UWTV (FU 15)	VIIa	agosto	Scampi	10
Nephrops UWTV survey Aran Grounds	UWTV (FU 17)	VIIb	giugno	Scampi	10
Nephrops UWTV survey Celtic Sea	UWTV (FU 20-22)	VIIg, h, j	luglio	Scampi	10
Nephrops TV survey Off-shore Portugal	UWTV (FU 28-29)	IXa	giugno	Scampi	20
Acque mediterranee e Mar Nero					
Mediterranean International bottom trawl survey	MEDITS	37(1, 2, 3.1, 3.2)	2° e 3° trimestre	Specie demersali	410
Pan-Mediterranean pelagic survey	MEDIAS	37(1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 3.1)	2°, 3° e 4° trimestre	Piccole specie pelagiche	185
Bottom Trawl Survey		Mar Nero	2° e 4° trimestre	Rombo chiodato	40
Pelagic Trawl Survey		Mar Nero	2° e 4° trimestre	Spratto e merlano	40

Elenco delle variabili economiche per il settore dell'acquacoltura

Gruppo di variabili	Variabile	Specifica	Unità	Definizione Statistiche strutturali sulle imprese (SSI) regolamento (CE) n. 2700/98 della Commissione	Linee direttrici
Entrate	Fatturato	Per specie	EUR	12 11 0	
	Sovvenzioni <sup>(1)</sup>		EUR		
	Altre entrate		EUR		
Costi di personale	Retribuzioni <sup>(2)</sup>		EUR	13 31 0	
	Valore imputato della manodopera non retribuita <sup>(3)</sup>		EUR		
Costi energetici	Costi energetici		EUR	20 11 0	
Costi relativi alle materie prime	Costi per l'allevamento		EUR		SSI (13 11 0)
	Costi relativi ai mangimi		EUR		SSI (13 11 0)
Costi di riparazione e manutenzione	Riparazione e manutenzione		EUR		SSI (13 11 0)
Altri costi operativi	Altri costi operativi <sup>(4)</sup>		EUR		SSI (13 11 0)
Costi di capitale <sup>(5)</sup>	Ammortamento dei beni capitali		EUR		da SEC <sup>(6)</sup> 6.02 a 6.05
	Costi finanziari netti <sup>(7)</sup>		EUR		
Costi straordinari netti	Costi straordinari netti		EUR		
Valore del capitale <sup>(8)</sup>	Valore totale dell'attivo		EUR EUR	43 30 0	da SEC 7.09 a 7.24
Investimenti	Investimenti netti <sup>(9)</sup>		EUR	15 11 0	da SEC 3.102 a 3.111
			EUR	15 21 0	
Passivo <sup>(10)</sup>	Passivo		EUR		
Volume di materie prime <sup>(11)</sup>	Allevamento		Tonnellata		
	Mangimi per pesci		Tonnellata		

Gruppo di variabili	Variabile	Specifica	Unità	Definizione Statistiche strutturali sulle imprese (SSI) regolamento (CE) n. 2700/98 della Commissione	Linee direttrici
Volume delle vendite <sup>(12)</sup>	Volume delle vendite	Per specie	Tonnellata <sup>(13)</sup>		
Occupazione	Numero di persone occupate	Per genere	Numero	16 11 0	
	ETP nazionale <sup>(14)</sup>	Per genere <sup>(15)</sup>	Numero	16 14 0	
Numero di imprese	Numero di imprese	Per categoria di grandezza, dove il numero di persone occupate è di (SSI 16.11.0): 1. ≤ 5 2. 6-10 3. > 10	Numero	11 11 0	

<sup>(1)</sup> Comprende pagamenti diretti quali compensazioni per la cessazione dell'attività di pesca, restituzioni dell'imposta sul carburante o analoghi pagamenti compensativi forfettari. Sono escluse le prestazioni sociali e le sovvenzioni indirette quali agevolazioni fiscali su fattori produttivi come il carburante o le sovvenzioni agli investimenti.

<sup>(2)</sup> Comprende gli oneri sociali.

<sup>(3)</sup> Gli Stati membri devono illustrare nei rispettivi programmi nazionali la metodologia applicata.

<sup>(4)</sup> Le spese di imballaggio sono comprese negli altri costi operativi.

<sup>(5)</sup> Gli Stati membri devono illustrare nei rispettivi programmi nazionali la metodologia applicata.

<sup>(6)</sup> SEC fa riferimento al sistema europeo dei conti 1995 [regolamenti (CE) n. 2223/96 e (CE) n. 1267/2003, manuale SEC 1995 di Eurostat].

<sup>(7)</sup> Costi di interesse sul capitale; gli interessi sui titoli di Stato con scadenza a 5 anni possono essere utilizzati in sostituzione dei costi finanziari.

<sup>(8)</sup> Alla fine dell'anno.

<sup>(9)</sup> Acquisto e vendita di attivi nel corso dell'anno.

<sup>(10)</sup> Alla fine dell'anno fiscale.

<sup>(11)</sup> La variabile relativa al volume delle materie prime deve corrispondere alla variabile relativa al costo delle materie prime.

<sup>(12)</sup> La variabile relativa al volume di produzione deve corrispondere alla variabile relativa al valore del fatturato.

<sup>(13)</sup> I fattori di conversione da numeri a tonnellate devono essere precisati nel programma nazionale.

<sup>(14)</sup> L'ETP nazionale corrisponde al numero di unità equivalenti a tempo pieno stimato a partire dalla soglia nazionale.

<sup>(15)</sup> Facoltativo.

**Segmentazione settoriale da applicare per la raccolta dei dati relativi all'acquacoltura**

	Tecniche di piscicoltura <sup>(1)</sup>				Tecniche di molluschicoltura <sup>(1)</sup>			
	Allevamenti a terra			Gabbie	Zattere	Filari galleggianti	Fondo <sup>(5)</sup>	Altro
	Avannotterie e vivai <sup>(2)</sup>	Allevamento	Impresa combinata <sup>(3)</sup>	Gabbie <sup>(4)</sup>				
Salmone								
Trota								
Spigola e orata								
Carpa								
Altri pesci di acqua dolce								
Altri pesci marini								
Mitili								
Ostriche								
Veneridi								
Altri molluschi								

<sup>(1)</sup> La segmentazione delle imprese va effettuata in funzione della tecnica d'allevamento principale.

<sup>(2)</sup> Le avannotterie e i vivai sono strutture destinate alla riproduzione artificiale, all'incubazione e all'allevamento durante le prime fasi di vita degli animali acquatici. A fini statistici, le avannotterie sono limitate alla produzione di uova fecondate. Si considera che i successivi stadi giovanili degli animali acquatici siano prodotti nei vivai. Nei casi in cui le avannotterie e i vivai sono strettamente associati, le statistiche si riferiscono unicamente all'ultimo stadio giovanile prodotto [COM (2006) 864 del 19 luglio 2007].

<sup>(3)</sup> Impresa che utilizza avannotterie, vivai e tecniche di allevamento.

<sup>(4)</sup> Le gabbie sono strutture chiuse, con o senza copertura, costituite da reti o qualsiasi altro materiale poroso che consenta il naturale interscambio delle acque. Tali strutture, siano esse galleggianti, sommerse o ancorate al substrato, consentono sempre l'interscambio delle acque dal basso [COM (2006) 864 del 19 luglio 2007].

<sup>(5)</sup> Le tecniche «di fondo» comprendono la molluschicoltura in zone intertidali (direttamente sul fondo o sopraelevata).

Elenco delle variabili economiche per il settore dell'industria di trasformazione

Gruppo di variabili	Variabile	Specifica	Unità	Definizione Statistiche strutturali sulle imprese (SSI) regolamento (CE) n. 2700/98 della Commissione	Linee direttrici
Entrate	Fatturato		EUR	12 11 0	
	Sovvenzioni <sup>(1)</sup>		EUR		
	Altre entrate		EUR		
Costi di personale	Retribuzioni del personale <sup>(2)</sup>		EUR	13 31 0	
	Valore imputato della manodopera non retribuita <sup>(3)</sup>		EUR		
Costi energetici	Costi energetici		EUR	20 11 0	SSI 13 11 0
Costi relativi alle materie prime	Acquisto di pesci e di altre materie prime per la produzione		EUR		SSI 13 11 0
Altri costi operativi	Altri costi operativi <sup>(4)</sup>		EUR		SSI 13 11 0
Costi di capitale <sup>(5)</sup>	Ammortamento del capitale		EUR		da SEC <sup>(6)</sup> 6.02 a 6.05
	Costi finanziari, netti <sup>(7)</sup>		EUR		
Costi straordinari, netti	Costi straordinari, netti		EUR		
Valore del capitale <sup>(8)</sup>	Valore totale degli attivi		EUR	43 30 0	da SEC 7.09 a 7.24
Investimenti netti	Investimenti netti <sup>(9)</sup>		EUR	15 11 0	da SEC 3.102 a 3.111
			EUR	15 21 0	
Passivo <sup>(10)</sup>	Passivo		EUR		
Occupazione	Numero di persone occupate	Per genere	Numero	16 11 0	
	ETP nazionale <sup>(11)</sup>	Per genere <sup>(12)</sup>	Numero	16 14 0	

Gruppo di variabili	Variabile	Specifica	Unità	Definizione Statistiche strutturali sulle imprese (SSI) regolamento (CE) n. 2700/98 della Commissione	Linee direttrici
Numero di imprese	Numero di imprese	Per categoria di grandezza, dove il numero di persone occupate (16.11.0) è: 1. ≤ 10 2. 11-49 3. 50-249 4. > 250	Numero	11 11 0	

(1) Comprende i pagamenti diretti. Sono escluse le prestazioni sociali e le sovvenzioni indirette.

(2) Comprende gli oneri sociali.

(3) Gli Stati membri devono illustrare nei rispettivi programmi nazionali la metodologia applicata.

(4) Le spese di imballaggio sono comprese negli altri costi operativi.

(5) La metodologia applicata deve essere illustrata nel programma nazionale.

(6) SEC fa riferimento al sistema europeo dei conti 1995 [regolamenti (CE) n. 2223/96 e (CE) n. 1267/2003, manuale SEC 1995 di Eurostat].

(7) Costi di interesse sul capitale; gli interessi sui titoli di Stato con scadenza a 5 anni possono essere utilizzati in sostituzione dei costi finanziari.

(8) Valore cumulato totale di tutti gli investimenti netti dell'impresa alla fine dell'anno.

(9) Acquisto e vendita di attivi nel corso dell'anno.

(10) Alla fine dell'anno.

(11) La metodologia deve corrispondere a quella esaminata nella relazione dello studio FISH/2005/14, «LEI WAGENINGENUR Co-ordinator, 2006. Calculation of labour including full-time equivalent (FTE) in fisheries Study N° FISH/2005/14, 142 p.»

(12) Facoltativo.

## Definizione di indicatori ambientali destinati a misurare l'impatto della pesca sull'ecosistema marino

Specifica del codice	Indicatore (*)	Definizione	Dati richiesti	Livello di precisione
1	<b>Stato di conservazione delle specie ittiche</b>	Indicatore della biodiversità da utilizzare per sintetizzare, valutare e comunicare le tendenze nella biodiversità delle specie ittiche vulnerabili.	<b>Specie, lunghezza e abbondanza</b> determinate nell'ambito di campagne di ricerca indipendenti dal settore della pesca per la regione marittima considerata. Ai fini della corretta comunicazione di questo indicatore occorre che tutte le specie da esso contemplate siano identificate in modo coerente e affidabile. Le catture effettuate nella campagna devono essere classificate in modo esaustivo (non sottoposte a sottocampionamento) per garantire la registrazione di tutti gli individui di ogni specie compresa nell'indicatore; tuttavia il sottocampionamento è autorizzato per la misura della lunghezza, in casi debitamente giustificati.	La campagna di ricerca deve riguardare la massima estensione possibile della regione marittima per il periodo di tempo più lungo disponibile. L'indicatore deve essere specifico per la campagna di ricerca. Le campagne devono essere realizzate su base annuale con un attrezzo da pesca standard.
2	<b>Proporzione di grandi pesci</b>	Indicatore della proporzione di grandi pesci (in peso) nell'insieme, che rispecchia la struttura di taglia e la composizione degli stadi vitali della comunità ittica.		
3	<b>Lunghezza media massima dei pesci</b>	Indicatore della composizione degli stadi vitali della comunità ittica.		
4	<b>Taglia alla maturità delle specie ittiche sfruttate</b>	Indicatore degli «effetti genetici» potenziali su una popolazione.	<b>Singole misurazioni dell'età, della lunghezza, del sesso e della maturità</b> effettuate nell'ambito di campagne di ricerca indipendenti dal settore della pesca per la regione marittima considerata.	Almeno 100 individui per classe di età; tuttavia un numero maggiore di individui consentirà di rafforzare l'efficacia dell'indicatore.
5	<b>Distribuzione delle attività di pesca</b>	Indicatore dell'estensione spaziale dell'attività di pesca. Dovrà essere comunicato insieme all'indicatore «aggregazione delle attività di pesca».	<b>Dati relativi alla posizione e registrazione della nave</b> basati sul sistema VMS. Disponibili nei due mesi successivi al ricevimento dei rapporti di posizione, con tutte le posizioni collegate al livello 6 della classificazione per mestiere [cfr. appendice IV (da 1 a 5)]. Non sono comprese le navi di lunghezza inferiore a 15 m.	Di preferenza, rapporti di posizione ogni mezzora.
6	<b>Aggregazione delle attività di pesca</b>	Indicatore del livello di aggregazione dell'attività di pesca. Dovrà essere comunicato insieme all'indicatore «distribuzione dell'attività di pesca».		
7	<b>Zone non interessate dall'uso di attrezzi di fondo attivi</b>	Indicatore della superficie del fondo marino che non è stata interessata dall'uso di attrezzi di fondo attivi nell'ultimo anno. Rispecchia i cambiamenti nella distribuzione dell'attività di pesca di fondo conseguenti al controllo delle catture e dello sforzo o all'applicazione di misure tecniche (comprese le ZMP nell'ambito della normativa in materia di conservazione) e allo sviluppo di altre attività che sostituiscono l'attività di pesca (ad esempio parchi eolici).		

Specifica del codice	Indicatore <sup>(e)</sup>	Definizione	Dati richiesti	Livello di precisione
8	<b>Tassi di rigetto di specie sfruttate commercialmente</b>	Indicatore del tasso di rigetto delle specie sfruttate commercialmente rispetto agli sbarchi.	<b>Specie, lunghezza e abbondanza delle catture e dei rigetti</b> sulla base dei dati ricavati dai giornali di bordo e dalle bordate di osservazione, elaborati separatamente. Dati collegati al livello 6 della classificazione per mestiere [cfr. appendice IV (da 1 a 5)].	Secondo quanto specificato nel presente programma comunitario per i rigetti.
9	<b>Efficienza energetica dell'attività di cattura</b>	Indicatore del rapporto tra consumo di carburante e valore delle catture sbarcate. Fornirà informazioni sulle tendenze in termini di efficienza energetica delle varie attività di pesca.	<b>Valore degli sbarchi e costo del carburante.</b> Valore calcolato come prodotto degli sbarchi per specie e per prezzo. Costo del carburante quale definito nel presente programma comunitario. L'indicatore dovrà essere calcolato per ogni mestiere sulla base del livello 6 per la classificazione per mestiere [cfr. appendice IV (da 1 a 5)] per regione, trimestre e anno.	Secondo quanto specificato nel presente programma comunitario.

<sup>(e)</sup> Cfr. il documento di lavoro dei servizi della Commissione (SEC 2008/449) per la specifica e il calcolo degli indicatori.

## INDIRIZZI

## BANCA CENTRALE EUROPEA

## INDIRIZZO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA

dell'11 settembre 2008

sulla raccolta dei dati riguardanti l'euro e sull'operatività del Sistema informativo in valuta 2

(ECB/2008/8)

(2008/950/CE)

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, e in particolare l'articolo 106, paragrafi 1 e 2,

visto lo statuto del Sistema europeo di banche centrali e della Banca centrale europea (di seguito «statuto del SEBC»), e in particolare, gli articoli 5 e 16,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 106, paragrafo 1 del trattato e l'articolo 16 dello statuto del SEBC dispongono che la Banca centrale europea (BCE) abbia il diritto esclusivo di autorizzare l'emissione di banconote in euro all'interno della Comunità.
- (2) L'articolo 106, paragrafo 2, del trattato dispone che gli Stati membri possano coniare monete metalliche con l'approvazione della BCE per quanto riguarda il volume del conio. Pertanto, la BCE adotta decisioni annuali che approvano il volume di conio di monete da parte degli Stati membri che hanno adottato l'euro (di seguito «Stati membri partecipanti»).
- (3) L'articolo 5 dello statuto del SEBC dispone che al fine di assolvere i compiti del Sistema europeo di banche centrali e della Banca centrale europea (SEBC) la BCE, assistita dalle banche centrali nazionali, raccoglie le necessarie informazioni statistiche che comprendono informazioni statistiche riguardanti l'emissione delle banconote e monete in euro. Inoltre, la BCE necessita di raccogliere informazioni ai fini di cui all'articolo 237, lettera d), del trattato, che affida alla BCE il compito di monitorare l'adempimento degli obblighi attribuiti dal trattato e dallo statuto alle banche centrali nazionali del SEBC. Tali obblighi includono il rispetto del divieto stabilito dall'articolo 101 del trattato e applicato dal regolamento (CE)

n. 3603/93 del Consiglio, del 13 dicembre 1993, che precisa le definizioni necessarie all'applicazione dei divieti enunciati all'articolo 104 e all'articolo 104 B, paragrafo 1, del trattato <sup>(1)</sup>. In particolare, l'articolo 6 del regolamento (CE) n. 3603/93 del Consiglio dispone che «la detenzione da parte delle [...] banche centrali nazionali di monete emesse dal settore pubblico e accreditate al suo conto non si riferisce ad una concessione di credito nel significato dell'articolo 104 del trattato se l'ammontare di tali attività rimane inferiore al 10 % delle monete in circolazione».

- (4) Fatte salve le competenze degli Stati membri sul conio delle monete in euro, e considerando il ruolo essenziale delle banche centrali nazionali degli Stati membri partecipanti (di seguito «BCN») nella distribuzione delle monete in euro, per svolgere i compiti sopra descritti, la BCE e le BCN hanno necessità di raccogliere dati sulle banconote e monete in euro. Tale raccolta di dati facilita le decisioni da prendere nell'ambito dell'emissione delle banconote e monete in euro, fornendo ad esempio alla BCE, alle BCN, alla Commissione della Comunità europea e alle autorità nazionali emittenti moneta, le informazioni che permettono loro, conformemente alle rispettive competenze, di:  
i) pianificare la produzione di banconote e monete in euro; ii) coordinare l'emissione di banconote e monete in euro; e iii) coordinare i trasferimenti di banconote in euro tra le BCN, e di monete in euro tra gli Stati membri partecipanti. Tale raccolta di dati dovrebbe anche permettere alla BCE di monitorare la conformità con le proprie decisioni nell'ambito dell'emissione delle banconote e monete in euro.
- (5) Il 16 dicembre 2004, il Consiglio direttivo ha adottato il quadro di riferimento per il ricircolo delle banconote (BRF), nella cui sezione 2.7 si prevede per gli enti creditizi e per le altre categorie professionali che operano con il

<sup>(1)</sup> GUL 332 del 31.12.1993, pag. 1.

contante di soddisfare gli obblighi di segnalazione alle BCN. Nello stesso contesto fu anche deciso che le BCN applicassero il BRF con gli strumenti legislativi e contratti di cui dispongono, entro la fine del 2006, limite temporale che fu poi esteso da decisioni del Consiglio direttivo successive. Al più tardi entro la data di attuazione del BRF, tuttavia, le BCN dovrebbero ricevere dagli enti creditizi e dalle altre categorie professionali che operano con il contante nelle proprie giurisdizioni, i dati segnalati ai sensi del BRF, e dovrebbero essere in grado di segnalarli alla BCE.

- (6) Per raggiungere gli obiettivi sopra menzionati, i dati sulle banconote e monete in euro dovrebbero includere informazioni su: i) l'emissione di banconote e monete in euro; ii) la quantità e la qualità delle banconote e monete in euro in circolazione; iii) le scorte di banconote e monete in euro detenute da entità coinvolte nella loro emissione; iv) le attività operative relative alle banconote e monete in euro delle entità coinvolte nella loro emissione, inclusi gli enti creditizi che operano uno schema cosiddetto di «notes-held-to-order» per conto di una BCN e di enti creditizi che effettuano un vasto programma di archivio e custodia per conto della BCE e di una o più BCN; v) le attività operative relative alle banconote di enti creditizi e di altre categorie professionali che operano con il contante che ricircolano le banconote in euro ai sensi del BRF; e vi) l'infrastruttura per la gestione del contante.
- (7) Per migliorare la raccolta dei dati e per consentire la divulgazione delle informazioni su cui si basano, il 22 novembre 2007 il Consiglio direttivo si è accordato per attuare il Sistema informativo in valuta 2 (Currency Information System 2, di seguito il «CIS 2») che sostituisce il Sistema informativo in valuta che era stato istituito con l'introduzione delle banconote e monete in euro e che ha fornito sia alla BCE che alle BCN dati significativi sulla valuta dal 2002, ai sensi di un separato atto legale della BCE sulla raccolta dei dati relativi al Sistema informativo in valuta.
- (8) È necessario assicurare una regolare e tempestiva disponibilità di dati coerenti per un'efficiente e lineare operazione del CIS 2. Gli obblighi di segnalazione delle BCN e della BCE necessitano quindi di essere descritti nel presente indirizzo, prevedendo un breve periodo di segnalazione parallela ai sensi degli accordi esistenti e del CIS 2.
- (9) L'Indirizzo BCE/2006/9, del 14 luglio 2006, in merito a taluni preparativi per la sostituzione del contante in euro ed in merito alla consegna anticipata e alla consegna anticipata di seconda istanza di banconote e monete in euro al di fuori dell'area dell'euro<sup>(1)</sup> ha stabilito un quadro giuridico che permette ad una BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema di prendere in prestito, fornire o produrre banconote e monete, in euro ai fini della

consegna anticipata e della consegna anticipata di seconda istanza, prima della sostituzione del contante in euro nel proprio Stato membro. L'indirizzo BCE/2006/9 stabilisce di applicare specifici obblighi di segnalazione a tali BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema, obblighi che è necessario specificare in dettaglio nel contesto del CIS 2.

- (10) Sia gli utenti CIS 2 della BCE che quelli delle BCN dovrebbero avere l'accesso all'applicazione web CIS 2 e al modulo di segnalazione per permettere l'efficiente ed effettivo utilizzo dei dati CIS 2 e raggiungere un alto livello di trasparenza. Un limitato accesso ai dati CIS 2 dovrebbe essere garantito a terzi autorizzati per migliorare il flusso di informazioni tra la BCE e la Commissione europea e tra le BCN e le autorità nazionali emittenti moneta.
- (11) Dato che il CIS 2 è un sistema flessibile per il trattamento di nuovi dati, è necessario stabilire una procedura semplificata per applicare in modo efficiente modifiche tecniche agli allegati al presente indirizzo. Inoltre, a causa della loro natura tecnica, dovrebbe essere possibile modificare le specificazioni del meccanismo di trasmissione dal CIS 2 utilizzando la stessa procedura semplificata. Pertanto, al Comitato esecutivo dovrebbe essere delegato il potere di effettuare alcune modifiche al presente indirizzo e ai suoi allegati ed esso dovrebbe informare il Consiglio direttivo di tali modifiche.
- (12) In seguito alla decisione positiva presa dal Consiglio dell'Unione europea sull'abrogazione della deroga per la Slovacchia l'8 luglio 2008, e conformemente all'articolo 3.5 del regolamento interno della Banca centrale europea, il governatore della Národná banka Slovenska è stato invitato ad osservare le delibere rilevanti del Consiglio direttivo sul presente indirizzo,

HA ADOTTATO IL PRESENTE INDIRIZZO:

#### Articolo 1

#### Definizioni

1. Ai fini del presente indirizzo:
- a) per «quadro di riferimento per il ricircolo delle banconote» (BRF) si intende il quadro di riferimento per il ricircolo delle banconote disciplinato nel documento intitolato «Ricircolo delle banconote in euro: quadro di riferimento per l'identificazione dei falsi e la selezione dei biglietti non più idonei alla circolazione da parte delle banche e di tutte le categorie professionali che operano con il contante» adottato dal Consiglio direttivo il 16 dicembre 2004 e pubblicato sul sito web della BCE il 6 gennaio 2005, come modificato nel corso del tempo, così come i documenti relativi alle scadenze per la sua attuazione a livello nazionale;

<sup>(1)</sup> GUL 207 del 28.7.2006, pag. 39.

- b) per «ente creditizio» si intende un ente creditizio come definito nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2006/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 giugno 2006 relativa all'accesso all'attività degli enti creditizi ed al suo esercizio <sup>(1)</sup>;
- c) per «Sistema informativo in valuta 2» o «CIS 2» si intende il sistema che comprende: i) il database centrale installato alla BCE per immagazzinare tutte le informazioni rilevanti sulle banconote in euro, monete in euro, infrastrutture per la gestione del contante e il BRF raccolte ai sensi del presente indirizzo; ii) l'applicazione on line che permette una configurazione flessibile del sistema e fornisce informazioni sulla consegna dei dati e lo stato di convalida, revisioni e vari tipi di dati di riferimento e parametri del sistema; iii) il modulo di segnalazione per visionare e analizzare i dati raccolti; e iv) il meccanismo di trasmissione CIS 2;
- d) per «consegna anticipata di prima istanza» si intende la consegna fisica delle banconote e monete in euro da parte di una BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema ad una controparte autorizzata nel territorio di un futuro Stato membro partecipante durante il periodo di consegna anticipata di prima istanza/di seconda istanza;
- e) per «consegna anticipata di seconda istanza» si intende la consegna di banconote e monete in euro in anticipo da una controparte autorizzata a terzi professionisti nel territorio di un futuro Stato membro partecipante durante il periodo di consegna anticipata di prima istanza/di seconda istanza. La consegna anticipata di seconda istanza ai fini del presente indirizzo include la fornitura al pubblico di una serie iniziale di monete in euro;
- f) per «BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema» si intende la banca centrale nazionale di un futuro Stato membro partecipante;
- g) per «terze parti autorizzate» si intende la Commissione europea, le tesorerie nazionali, le zecche e le agenzie pubbliche o private nominate dalle tesorerie nazionali degli Stati membri partecipanti;
- h) per «meccanismo di trasmissione CIS 2» si intende l'applicazione del SEBC di integrazione dati via XML (EXDI). L'applicazione EXDI è utilizzata per trasmettere messaggi sui dati tra BCN, BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema e la BCE in maniera confidenziale, indipendentemente dalle infrastrutture tecniche (ad esempio reti informatiche e applicazioni software) che la supportano;
- i) per «messaggio dati» si intende un file contenente dati mensili o semestrali di una BCN o di una BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema per un periodo di segnalazione o, in caso di revisioni, per uno o più periodi di segnalazione in un formato dati compatibile con il meccanismo di trasmissione CIS 2;
- j) per «futuro Stato membro partecipante» si intende uno Stato membro non partecipante che ha soddisfatto le condizioni previste per l'adozione dell'euro e in relazione al quale è stata presa una decisione sull'abrogazione della deroga (ai sensi dell'articolo 122, paragrafo 2, del trattato);
- k) per «giorno lavorativo» si intende un qualunque giorno in cui sia la BCE che la BCN segnalante sono aperte;
- l) per «dato contabile» si intende il valore non modificato delle banconote in euro in circolazione corretto dell'importo dei crediti non remunerati nei confronti degli enti creditizi che effettuano un vasto programma di archivio e custodia alla fine del periodo di segnalazione in conformità dell'articolo 10, paragrafo 2, lettere a) e b), dell'indirizzo BCE/2006/16, del 10 novembre 2006, relativo al quadro giuridico per la rilevazione e rendicontazione contabile e finanziaria nelle Sistema europeo di banche centrali <sup>(2)</sup>;
- m) per «dati-evento» si intende un evento registrato nel CIS 2 da cui scaturisce la spedizione della notifica dal CIS 2 a una o più BCN e alla BCE. Dati-evento si verificano quando: i) una BCN ha spedito un messaggio sui dati mensili o semestrali al CIS 2 da cui scaturisce una risposta a quella BCN e alla BCE; ii) i messaggi sui dati di tutte le BCN sono stati convalidati con successo per un nuovo periodo di segnalazione scaturendo da ciò un messaggio di conferma dal CIS 2 alle BCN e alla BCE; oppure iii) in seguito alla spedizione di un messaggio di conferma, un messaggio sui dati revisionati per una BCN è convalidato con successo dal CIS 2, dando luogo a una notifica di revisione alle BCN e alla BCE.

2. I termini tecnici utilizzati negli allegati al presente indirizzo sono definiti nel glossario allegato.

## Articolo 2

### Raccolta dei dati relativi alle banconote in euro

1. Le BCN segnalano alla BCE i dati CIS 2 relativi alle banconote in euro, ossia, le voci dei dati specificati nelle sezioni da 1 a 4 della tabella nella parte 1 dell'allegato I con cadenza mensile, osservando le regole di registrazione specificate nella parte 3 dell'allegato I.

2. Le BCN trasmettono i dati individuati come dati di «categoria 1» e «da evento» nell'allegato V relativo alle banconote in euro entro il sesto giorno lavorativo del mese seguente il periodo di segnalazione.

3. Le BCN trasmettono i dati individuati come dati di «categoria 2» nell'allegato V relativo alle banconote in euro entro il decimo giorno lavorativo del mese seguente il periodo di segnalazione.

4. La prima trasmissione dei dati relativa alle banconote in euro si verifica in ottobre 2008.

<sup>(1)</sup> GUL 177 del 30.6.2006, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GUL 348 dell'11.12.2006, pag. 1.

5. Le BCN utilizzano il meccanismo di trasmissione CIS 2 per trasmettere alla BCE i dati relativi alle banconote in euro ai sensi del presente indirizzo.

#### Articolo 3

##### Raccolta dei dati relativi alle monete in euro

1. Le BCN raccolgono i dati CIS 2 relativi alle monete in euro, ossia le voci dei dati specificati nelle sezioni da 1 a 5 della tabella nella parte 1 dell'allegato II, dalle terze parti autorizzate coinvolte nel conio di monete in euro nei loro Stati membri.

2. Le BCN segnalano alla BCE i dati CIS 2 relativi alle monete in euro, ossia le voci dei dati specificati nelle sezioni da 1 a 6 della tabella nella parte 1 dell'allegato II con cadenza mensile, osservando le regole di registrazione specificate nella parte 3 dell'allegato II.

3. I requisiti dell'articolo 2, paragrafi da 2 a 5, si applicano, mutatis mutandis, alla trasmissione dei dati relativi alle monete in euro di cui al paragrafo 1.

#### Articolo 4

##### Raccolta di dati relativi alla infrastruttura per la gestione del contante e al BRF

1. Le BCN forniscono alla BCE i dati relativi all'infrastruttura per la gestione del contante, come specificato nell'allegato III, su base semestrale.

2. Inizialmente alla data di cui al paragrafo 7 e poi con cadenza semestrale, le BCN forniscono alla BCE i dati relativi al BRF, come specificato nell'allegato III. I dati forniti alla BCE si basano sui dati che le BCN sono state capaci di ottenere dagli enti creditizi e da altre categorie professionali che operano con il contante ai sensi della sezione 2.7 del BRF e del documento intitolato «Raccolta dei dati degli enti creditizi e di altre categorie professionali che operano con il contante ai sensi del quadro di riferimento per il ricircolo delle banconote»<sup>(1)</sup>.

3. Le BCN utilizzano il meccanismo di trasmissione dati CIS 2 per trasmettere i dati relativi alla infrastruttura del contante e al BRF di cui ai paragrafi 1 e 2.

4. Ogni anno, al più tardi entro il sesto giorno lavorativo di ottobre, le BCN trasmettono i dati di cui ai paragrafi 1 e 2 per il periodo di segnalazione che va da gennaio fino a giugno di quell'anno.

5. Ogni anno, al più tardi entro il sesto giorno lavorativo di aprile, le BCN trasmettono i dati di cui ai paragrafi 1 e 2 per il periodo di segnalazione che va da luglio a dicembre dell'anno precedente.

<sup>(1)</sup> Come pubblicato nel sito web della BCE nel gennaio 2006.

6. La prima trasmissione di dati relativa all'infrastruttura per la gestione del contante, ossia i dati specificati nelle sezioni da 1.1 a 1.4, 2.1 e da 2.3 a 2.6 della tabella dell'allegato III, ha luogo in ottobre 2008.

7. La prima trasmissione di dati relativa al BRF, ossia le voci dei dati specificati nelle sezioni 2.2, da 2.7 a 2.10 e 3 della tabella dell'allegato III, ha luogo come segue:

a) nell'ottobre 2008 per la Nationale Bank van België/Banque Nationale de Belgique, la Deutsche Bundesbank, la Banque centrale du Luxembourg, De Nederlandsche Bank, la Oesterreichische Nationalbank e la Suomen Pankki;

b) nell'ottobre 2009 per la Banka Slovenije;

c) nell'ottobre 2010 per la Banque de France, la Central Bank of Cyprus e la Bank Centrali ta' Malta/Central Bank of Malta; e

d) nell'ottobre 2011 per la Bank of Greece, il Banco de España, la Banca d'Italia, la Central Bank and Financial Services Authority of Ireland e il Banco de Portugal.

#### Articolo 5

##### Raccolta di dati da parte delle BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema con riferimento al loro passaggio all'euro

1. Una BCN include negli accordi contrattuali che conclude con una BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, dell'indirizzo BCE/2006/9, disposizioni specifiche secondo cui, oltre agli obblighi di segnalazione previsti in quell'indirizzo, la BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema segnali alla BCE su base mensile i dati specificati nelle sezioni 4 e 5 della tabella dell'allegato I e nelle sezioni 4 e 7 della tabella dell'allegato II, osservando mutatis mutandis le regole di registrazione specificate nella parte 3 dell'allegato I e nella parte 3 dell'allegato II, in relazione a qualsiasi banconota e/o moneta in euro che essa prenda in prestito e che le è stata consegnata da una BCN. Laddove una BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema non abbia concluso tali accordi contrattuali con una BCN, la BCE conclude tali accordi contrattuali con la BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema, includendo gli obblighi di segnalazione di cui al presente articolo.

2. La prima trasmissione dei dati relativi alle banconote e/o monete in euro come riferito nel paragrafo 1 ha luogo entro il sesto giorno lavorativo del mese seguente il mese in cui la BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema riceve per prima, o produce, tali banconote o monete in euro.

3. I requisiti dell'articolo 2, paragrafi 2 e 5, si applicano mutatis mutandis alla trasmissione dei dati relativi alle banconote e monete in euro di cui al paragrafo 1.

### Articolo 6

#### Gestione dei dati di riferimento e parametri del sistema

1. La BCE inserisce nel CIS 2 i dati di riferimento e i parametri del sistema riferiti nell'allegato IV e li gestisce.
2. La BCE adotta misure appropriate per assicurare che questi dati e parametri del sistema siano completi e corretti.
3. Le BCN trasmettono alla BCE in maniera tempestiva i parametri del sistema specificati nelle sezioni 2.1 e 2.2 della tabella dell'allegato IV: i) al momento dell'entrata in vigore del presente indirizzo; e ii) in occasione di qualsiasi successivo cambiamento dei parametri del sistema.

### Articolo 7

#### Completezza e correttezza della trasmissione dei dati

1. Le BCN prendono misure appropriate per assicurare la completezza e la correttezza dei dati richiesti ai sensi del presente indirizzo prima di trasmetterli alla BCE. Come minimo, fanno i controlli di completezza previsti nell'allegato V e i controlli di correttezza previsti nell'allegato VI.
2. Ciascuna BCN utilizza i dati CIS 2 per calcolare l'ammontare nazionale netto di banconote in euro emesse. Ciascuna BCN mette a confronto tali ammontare con i propri dati contabili prima di trasmettere i dati CIS 2 alla BCE.
3. La BCE assicura che i controlli sulla completezza e sulla correttezza specificati nell'allegato V e VI siano effettuati da parte del CIS 2 prima che i dati siano immagazzinati nella banca dati centrale del CIS 2.
4. La BCE verifica la corrispondenza, effettuata dalle BCN, dei dati nazionali sull'emissione netta di banconote in euro, come riferito nel paragrafo 2 e segnalato nel CIS 2, con i rispettivi dati contabili e si consulta con le BCN in questione in caso di eventuali discrepanze.
5. Se una BCN individua una incongruenza nei propri dati CIS 2 dopo che tali dati sono stati trasmessi alla BCE, tale BCN trasmette i dati corretti alla BCE attraverso il meccanismo di trasmissione CIS 2 senza eccessivo ritardo.

### Articolo 8

#### Accesso al CIS 2

1. Al ricevimento di una richiesta scritta e in base alla conclusione del separato accordo contrattuale descritto nel paragrafo 2, la BCE permette l'accesso al CIS 2 a: i) fino a quattro singoli utenti per ogni BCN, ogni BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema e per la Commissione europea nella sua ruolo di terza parte autorizzata; e ii) un singolo utente per ogni altra

terza parte autorizzata. L'accesso concesso a qualsiasi utente terza parte autorizzata è limitato ai dati relativi alle monete in euro ed è concesso nel primo trimestre del 2009. La BCE valuta le richieste scritte per l'accesso al CIS 2 ad ulteriori singoli utenti, purché vi sia disponibilità e capacità.

2. La responsabilità per la gestione tecnica di singoli utenti è disciplinata da accordi contrattuali distinti: i) tra la BCE e una BCN per i propri utenti e gli utenti di terze parti autorizzate nella giurisdizione del proprio Stato membro; ii) tra la BCE e una BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema per i singoli utenti di quest'ultima; e iii) tra la BCE e la Commissione europea per i singoli utenti di quest'ultima. La BCE può anche includere in questi accordi contrattuali riferimenti alle procedure per la gestione degli utenti, misure di sicurezza e condizioni di autorizzazione applicabili al CIS 2.

### Articolo 9

#### Notifiche automatiche di dati-evento

La BCE assicura che il CIS 2 trasmetta alle BCN che lo richiedono, notifiche automatiche di dati-evento attraverso il meccanismo di trasmissione CIS 2.

### Articolo 10

#### Trasmissione dei dati CIS 2 alle BCN

1. Le BCN che desiderano ricevere e immagazzinare tutti i dati CIS 2 delle BCN e delle BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema nelle proprie applicazioni locali al di fuori del CIS 2 trasmettono alla BCE una richiesta scritta per la regolare trasmissione automatica di tali dati dal CIS 2.
2. La BCE assicura che il CIS 2 trasmetta i dati alle BCN che richiedono il servizio di cui al paragrafo 1 attraverso il meccanismo di trasmissione CIS 2.

### Articolo 11

#### Ruolo del Comitato esecutivo

1. Il comitato esecutivo è responsabile della gestione giornaliera del CIS 2.
2. Conformemente all'articolo 17.3 del regolamento interno della Banca centrale europea, il Comitato esecutivo è delegato dei poteri di:
  - a) fare aggiustamenti tecnici agli allegati al presente indirizzo e alle specificazioni del meccanismo di trasmissione CIS 2, dopo aver preso in considerazione i punti di vista del Comitato per le banconote e del Comitato per tecnologie informatiche; e di

b) modificare le date per la prima trasmissione dei dati ai sensi del presente indirizzo, in caso di una decisione del Consiglio direttivo di estendere il periodo transitorio applicabile a una BCN per dare attuazione al BRF, e dopo aver preso in considerazione i punti di vista del Comitato per le banconote.

3. Il Comitato esecutivo notifica al Consiglio direttivo eventuali cambiamenti effettuati ai sensi del paragrafo 2 senza eccessivo ritardo e si attiene a qualsiasi decisione adottata dal Consiglio direttivo sulla materia.

*Articolo 12*

**Entrata in vigore**

Il presente indirizzo entra in vigore il 1° ottobre 2008.

*Articolo 13*

**Destinatari**

Il presente indirizzo si applica a tutte le banche centrali dell'Eurosistema.

Fatto a Francoforte sul Meno, l'11 settembre 2008.

*Per il Consiglio direttivo della BCE*

*Il presidente della BCE*

Jean-Claude TRICHET

## Voci dei dati relativi alle banconote in euro

## PARTE 1

Schema di segnalazione per le banconote in euro

## Voci dei dati

Numero e nome della voce dei dati	Numero totale di banconote	Disaggregazione per serie/variante	Disaggregazione per taglio	Disaggregazione per banche ECI (1)	Disaggregazione per «da BCN»	Disaggregazione per «a BCN»	Disaggregazione per «dal tipo di scorta» (2)	Disaggregazione per «al tipo di scorta» (3)	Disaggregazione per qualità (4)	Disaggregazione per «assegnato all'anno di produzione» (5)	Disaggregazione per pianificazione (6)	Fonte dei dati
<b>1. Voci dei dati cumulativi</b>												
1.1	Banconote create											BCN
1.2	Banconote distrutte on-line											
1.3	Banconote distrutte off-line											
<b>2. Voci dei dati relativi alle scorte di banconote</b>												
A) Scorte detenute dall'Eurosistema												
2.1	Scorta strategica dell'Eurosistema di banconote nuove											BCN
2.2	Scorta strategica dell'Eurosistema di banconote idonee											
2.3	Scorte logistiche di banconote nuove detenute da BCN											
2.4	Scorte logistiche di banconote idonee detenute da BCN			(7)								
2.5	Scorte di banconote non idonee (da distruggere) detenute da BCN											
2.6	Scorte di banconote non processate detenute da BCN			(7)								





## Voci dei dati

Numero e nome della voce dei dati	Numero totale di banconote	Disaggregazione per serie/variante	Disaggregazione per taglio	Disaggregazione per banche ECI <sup>(1)</sup>	Disaggregazione per «da BCN»	Disaggregazione per «a BCN»	Disaggregazione per «dal tipo di scorta» <sup>(2)</sup>	Disaggregazione per «al tipo di scorta» <sup>(3)</sup>	Disaggregazione per qualità <sup>(4)</sup>	Disaggregazione per «assegnato all'anno di produzione» <sup>(5)</sup>	Disaggregazione per pianificazione <sup>(6)</sup>	Fonte dei dati
<b>B) Attività operative di banche NHTO</b>												
3.9	Banconote messe in circolazione da banche NHTO		(7)									Banche NHTO
3.10	Banconote restituite a banche NHTO		(7)									
3.11	Banconote processate da banche NHTO											
3.12	Banconote classificate come non idonee da banche NHTO											
<b>C) Attività operative di banche ECI</b>												
3.13	Banconote messe in circolazione da banche ECI		(7)									Banche ECI
3.14	Banconote restituite a banche ECI		(7)									
3.15	Banconote processate da banche ECI											
3.16	Banconote classificate come non idonee da banche ECI											

Voci dei dati												Fonte dei dati
Numero e nome della voce dei dati	Numero totale di banconote	Disaggregazione per serie/variante	Disaggregazione per taglio	Disaggregazione per banche ECI <sup>(1)</sup>	Disaggregazione per «da BCN»	Disaggregazione per «a BCN»	Disaggregazione per «dal tipo di scorta» <sup>(2)</sup>	Disaggregazione per «al tipo di scorta» <sup>(3)</sup>	Disaggregazione per qualità <sup>(4)</sup>	Disaggregazione per «assegnato all'anno di produzione» <sup>(5)</sup>	Disaggregazione per pianificazione <sup>(6)</sup>	
<b>4. Voci dei dati relativi ai movimenti di banconote</b>												
4.1	Consegna della stamperia della nuova produzione alla BCN responsabile											BCN responsabile
4.2	Trasferimento di banconote		(?)			BCN ricevente						BCN responsabile/fornitrice
4.3	Restituzione di banconote		(?)		BCN responsabile/fornitrice							BCN ricevente
<b>5. Voci dei dati per le BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema</b>												
5.1	Scorte ante corso legale											BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema
5.2	Consegna anticipata di prima istanza											Controparte autorizzata in consegna anticipata di prima istanza
5.3	Consegna anticipata di seconda istanza											

<sup>(1)</sup> I dati sono disaggregati per ciascuna banca ECI.

<sup>(2)</sup> L'informazione si riferisce al tipo di scorta utilizzato per le banconote trasferite dalla BCN fornitrice, ossia produzione (consegna dalle stamperie), scorta strategica dell'Eurosistema (Eurosystem Strategic Stock, ESS) o scorte logistiche (logistical stocks, LS).

<sup>(3)</sup> L'informazione si riferisce al tipo di scorta utilizzato per le banconote trasferite presso la BCN ricevente, ossia ESS o LS.

<sup>(4)</sup> L'informazione indica se le banconote trasferite erano nuove, idonee, non processate, o non idonee. Se sono trasferite banconote con più di un tipo di qualità, mentre le altre disaggregazioni sono identiche, è segnalata un'informazione separata per ciascun tipo di qualità.

<sup>(5)</sup> L'informazione fornita è sull'anno in cui la produzione è stata assegnata in un separato atto legale della BCE sulla produzione di banconote. Se le banconote consegnate si riferiscono a separati e differenti atti legali della BCE sulla produzione di banconote, ciascuno dei quali si riferisce a un differente anno, mentre le altre disaggregazioni sono identiche, le consegne sono segnalate separatamente.

<sup>(6)</sup> L'informazione fornita indica se il trasferimento era programmato secondo un separato atto legale della BCE sulla produzione di banconote, o se è un trasferimento ad hoc.

<sup>(7)</sup> Le entità indicate come fonte dei dati possono determinare la disaggregazione per serie e per variante per insiemi misti o pacchetti misti contenenti banconote di serie differenti e/o varianti secondo metodi statistici.

## PARTE 2

## Specificazione dei dati sulle voci relative alle banconote in euro

Per tutti i dati, le BCN e le BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema segnalano i dati in termini di cifre intere, non considerando se sono positivi o negativi.

## 1. Voci dei dati cumulativi

I dati cumulativi sono dati aggregati su tutti i periodi di segnalazione a partire dalla prima consegna da parte di una stamperia prima dell'introduzione di una nuova serie, variante o denominazione fino alla fine del periodo di segnalazione

1.1	Banconote create	Banconote che sono state: i) prodotte secondo un separato atto legale della BCE sulla produzione di banconote; ii) consegnate alle LS della BCN o alla ESS e detenute dalla BCN; e iii) registrate nel sistema di gestione del contante della BCN (!). Le banconote trasferite a, o detenute da banche NHTO (NHTO banks) e da banche ECI (ECI banks), incluse le banconote distrutte (voci dei dati 1.2 e 1.3) rimangono parte delle banconote create della BCN
1.2	Banconote distrutte on line	Banconote create che sono state distrutte da una macchina per lo smistamento di banconote con un distruttore di documenti integrato dopo lo smistamento per l'autenticità e l'idoneità, sia da parte delle BCN che per loro conto
1.3	Banconote distrutte off line	Banconote create che sono state distrutte dopo lo smistamento per l'autenticità e l'idoneità con mezzi diversi da una macchina che smista banconote con un distruttore di documenti integrato, sia da parte delle BCN che per loro conto, ad esempio banconote mutilate o banconote che sono state rifiutate da macchine che smistano le banconote per qualsiasi ragione. Tali dati escludono qualsiasi banconota distrutta on line (voce dei dati 1.2)

## 2. Voci dei dati relativi a scorte di banconote

Tali dati sulle scorte si riferiscono alla fine del periodo di segnalazione

A) Scorte detenute dall'Eurosistema		
2.1	Scorta strategica dell'Eurosistema di banconote nuove	Banconote nuove che fanno parte della ESS e sono detenute dalla BCN per conto della BCE
2.2	Scorta strategica dell'Eurosistema di banconote idonee	Banconote idonee che fanno parte della ESS e sono detenute dalla BCN per conto della BCE
2.3	Scorte logistiche di banconote nuove detenute da BCN	Banconote nuove che appartengono alle LS della BCN e sono detenute dalla BCN (presso la propria sede principale e/o presso filiali). Tale dato non include le nuove banconote che formano parte della ESS
2.4	Scorte logistiche di banconote idonee detenute da BCN	Banconote idonee che appartengono alle LS della BCN e sono detenute dalla BCN (presso la propria sede principale e/o presso filiali). Tale dato non include le banconote idonee che formano parte della ESS
2.5	Scorte di banconote non idonee (da distruggere) detenute da BCN	Banconote non idonee che la BCN detiene e che non sono ancora state distrutte
2.6	Scorte di banconote non processate detenute da BCN	Banconote che la BCN detiene, e che non sono ancora state autenticate e classificate per idoneità da una BCN con delle macchine di smistamento di banconote o manualmente. Le banconote che sono state autenticate e classificate per idoneità da banche NHTO, da banche ECI o da qualsiasi altro ente creditizio o categoria professionale che opera con il contante e successivamente restituite alla BCN, fanno parte di tale dato finché la BCN non ha processato tali banconote

B) <i>Scorte detenute da banche NHTO</i>	
------------------------------------------	--

Tali dati si riferiscono ad uno schema NHTO che una BCN può istituire nella propria giurisdizione. I dati che derivano da singole banche NHTO sono segnalati dalle BCN aggregati per tutte le banche NHTO. Queste scorte non appartengono alle banconote in circolazione

2.7	Scorte logistiche di banconote nuove detenute da banche NHTO	Banconote nuove trasferite dalla BCN e detenute da banche NHTO
2.8	Scorte logistiche di banconote idonee detenute da banche NHTO	Banconote idonee trasferite dalla BCN o ritirate dalla circolazione e ritenute idonee da banche NHTO in conformità al BRF, che sono detenute da banche NHTO
2.9	Scorte di banconote non idonee detenute da banche NHTO	Banconote ritenute non idonee da banche NHTO in conformità al BRF, che sono detenute da banche NHTO
2.10	Scorte di banconote non processate detenute da banche NHTO	Banconote che banche NHTO detengono, e che non sono state autenticate e classificate come idonee da banche NHTO
C) <i>Scorte detenute da banche ECI</i>		

Tali dati si riferiscono ad un programma ECI. Queste scorte non appartengono alle banconote in circolazione

2.11	Scorte logistiche di banconote nuove detenute da banche ECI	Banconote nuove trasferite dalla BCN che una banca ECI detiene
2.12	Scorte logistiche di banconote idonee detenute da banche ECI	Banconote idonee trasferite dalla BCN o ritirate dalla circolazione e ritenute idonee da una banca ECI ai sensi del BRF, che sono detenute da banche ECI
2.13	Scorte di banconote non idonee detenute da banche ECI	Banconote ritenute non idonee da una banca ECI in conformità al BRF, e che sono detenute da banche ECI
2.14	Scorte di banconote non processate detenute da banche ECI	Banconote che una banca ECI detiene e che non sono state autenticate e classificate come idonee dalla banca ECI
2.15	Scorte logistiche di banconote in transito verso o da banche ECI	Banconote fornite da una BCN ad una banca ECI (o ad una società che gestisce il contante in transito (CIT) che agisce per conto di una banca ECI) che alla fine del periodo di segnalazione sono ancora in transito verso i locali della banca ECI, e qualsiasi banconota che una BCN deve ricevere da una banca ECI (o da una società CIT che agisce per conto di una banca ECI) che alla fine del periodo di segnalazione è ancora in transito, ossia che ha lasciato i luoghi della banca ECI ma non ha ancora raggiunto la BCN

D) <i>Voci sul controllo incrociato di dati</i>		
2.16	Scorta strategica dell'Eurosistema accantonata per il trasferimento	Banconote nuove ed idonee della ESS detenute dalle BCN che sono riservate per i trasferimenti ai sensi di separati atti legali della BCE sulla produzione di banconote e sulla gestione delle scorte di banconote. La BCN può trasferire le banconote alle LS o alla ESS di una o più BCN, o alle proprie LS. Finchè le banconote non sono trasferite fisicamente, esse formano parte della nuova o idonea ESS detenuta dalla BCN (voce dei dati 2.1 o voce dei dati 2.2)
2.17	Scorte logistiche accantonate per il trasferimento	Banconote nuove ed idonee della LS della BCN che sono riservate per i trasferimenti ai sensi di separati atti legali della BCE sulla produzione di banconote e sulla gestione di scorte di banconote. La BCE può trasferire le banconote alle LS o alla ESS di una o più BCN, o alla ESS detenuta dalla BCN. Finchè le banconote non sono trasferite fisicamente, esse formano parte delle LS nuove o idonee (voce dei dati 2.3 o voce dei dati 2.4)

2.18	Scorta strategica dell'Eurosistema in attesa di essere ricevuta	Banconote nuove ed idonee che devono essere trasferite alla ESS detenuta dalla BCN (come BCN ricevente) da una o molte BCN, da una stamperia o dalle LS della BCN ai sensi di separati atti legali della BCE sulla produzione di banconote e sulla gestione di scorte di banconote
2.19	Scorte logistiche in attesa di essere ricevute	Banconote nuove ed idonee che devono essere trasferite alle LS della BCN (come BCN ricevente) da una o molte BCN, da una stamperia o dalla ESS detenuta dalla BCN ai sensi di separati atti legali della BCE sulla produzione di banconote e sulla gestione di scorte di banconote

### 3. Voci dei dati relativi alle attività operative

Tali dati di flusso coprono l'intero periodo di segnalazione

A) Attività operative delle BCN		
3.1	Banconote emesse da BCN	Banconote nuove e idonee ritirate da terzi presso sportelli della BCN a prescindere se le banconote ritirate sono state addebitate nel conto di un cliente o meno. Tale voce esclude i trasferimenti alle banche NHTO (voce dei dati 3.2) e alle banche ECI (voce dei dati 3.3)
3.2	Banconote trasferite da BCN a banche NHTO	Banconote nuove e idonee che la BCN ha trasferito a banche NHTO
3.3	Banconote trasferite da BCN a banche ECI	Banconote nuove e idonee che la BCN ha trasferito a banche ECI
3.4	Banconote restituite alla BCN	Banconote ritirate dalla circolazione alla BCN, a prescindere se le banconote restituite sono state accreditate nel conto di un cliente o meno. Tale voce esclude le banconote che le banche NHTO (voce dei dati 3.5), o le banche ECI (voce dei dati 3.6) hanno trasferito alla BCN
3.5	Banconote trasferite da banche NHTO a BCN	Banconote che le banche NHTO hanno trasferito alla BCN
3.6	Banconote trasferite da banche ECI a BCN	Banconote che le banche ECI hanno trasferito alla BCN
3.7	Banconote processate da BCN	Banconote autenticate e idonee classificate dalla BCN con macchine per lo smistamento di banconote o manualmente. Tali dati rappresentano le scorte di banconote non processate (voce dei dati 2.6) del precedente periodo di segnalazione + banconote ritirate dalla circolazione (voce dei dati 3.4) + banconote trasferite da banche NHTO a BCN (voce dei dati 3.5) + banconote trasferite da banche ECI a BCN (voce dei dati 3.6) + banconote non processate ricevute da altre BCN (sottoinsieme della voce dei dati 4.3) – banconote non processate trasferite ad altre BCN (sottoinsieme della voce dei dati 4.2) – scorte di banconote non processate del periodo di segnalazione corrente (voce dei dati 2.6)
3.8	Banconote classificate come non idonee da BCN	Banconote processate dalla BCN e classificate come non idonee in conformità ad un separato atto legale della BCE sullo smaltimento delle banconote da parte delle BCN
B) Attività operative di banche NHTO		
3.9	Banconote messe in circolazione da banche NHTO	Banconote messe in circolazione da banche NHTO, cioè l'ammontare ritirato dalle banche NHTO
3.10	Banconote restituite alle banche NHTO	Banconote ritirate dalla circolazione presso le banche NHTO, cioè il totale dei depositi presso le banche NHTO

3.11	Banconote processate da banche NHTO	Banconote autenticate e idonee classificate dalle banche NHTO con macchine per lo smistamento di banconote o manualmente in conformità al BRF.  Tali dati rappresentano le scorte di banconote non processate (voce dei dati 2.10) del precedente periodo di segnalazione + banconote restituite a banche NHTO (voce dei dati 3.10) – banconote non processate trasferite da banche NHTO alla BCN – scorte di banconote non processate (voce dei dati 2.10) del periodo di segnalazione corrente
3.12	Banconote classificate come non idonee da banche NHTO	Banconote processate da banche NHTO e classificate come non idonee in conformità al BRF
C) Attività operative di banche ECI		
3.13	Banconote messe in circolazione da banche ECI	Banconote messe in circolazione da una banca ECI, cioè l'ammontare ritirato dalla banca ECI
3.14	Banconote restituite a banche ECI	Banconote ritirate dalla circolazione presso una banca ECI, cioè il totale dei depositi presso la banca ECI
3.15	Banconote processate da banche ECI	Banconote autenticate e idonee classificate da una banca ECI con macchine per lo smistamento di banconote o manualmente in conformità al BRF.  Tali dati rappresentano le scorte di banconote non processate (voce dei dati 2.14) del precedente periodo di segnalazione + banconote restituite alle banche ECI (voce dei dati 3.14) – scorte di banconote non processate (voce dei dati 2.14) del periodo di segnalazione corrente
3.16	Banconote classificate come non idonee da banche ECI	Banconote processate da una banca ECI e classificate come non idonee in conformità al BRF

#### 4. Voci dei dati relativi ai movimenti di banconote

Tali dati di flusso coprono l'intero periodo di segnalazione

4.1	Consegna della stamperia della nuova produzione alla BCN responsabile	Banconote nuove che sono state prodotte ai sensi di un separato atto legale della BCE sulla produzione di banconote e che sono state consegnate da una stamperia alla BCN (come BCN responsabile della produzione), o via BCN (come BCN responsabile della produzione) ad un'altra BCN
4.2	Trasferimento di banconote	Banconote trasferite dalla BCN a qualsiasi altra BCN o trasferite internamente dalle proprie LS alla ESS detenuta dalla BCN, o viceversa
4.3	Restituzione di banconote	Banconote ricevute dalla BCN da qualsiasi altra BCN o trasferite internamente dalle proprie LS alla ESS detenuta dalla BCN, o viceversa

#### 5. Voci dei dati per le BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema

Tali dati si riferiscono alla fine del periodo di segnalazione

5.1	Scorte ante corso legale	Banconote in euro detenute da BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema per il passaggio all'euro
-----	--------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------

5.2	Consegna anticipata di prima istanza	Banconote in euro in consegna anticipata di prima istanza da parte della BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema alle controparti autorizzate che soddisfano i requisiti per ricevere le banconote in euro ai fini della consegna anticipata di prima istanza prima del passaggio all'euro ai sensi dell'indirizzo BCE/2006/9
5.3	Consegna anticipata di seconda istanza	Banconote in euro in consegna anticipata di seconda istanza da controparti autorizzate a terze parti professionali ai sensi dell'indirizzo BCE/2006/9 e detenute da quelle terze parti professionali presso i propri locali prima del passaggio all'euro

(<sup>1</sup>) Qualsiasi banconota che è stata creata e successivamente indicata come banconota campione è tolta da tale voce dei dati.

### PARTE 3

#### Regole di registrazione CIS 2 per i movimenti delle banconote in euro

#### 1. Introduzione

La parte seguente stabilisce le regole comuni di registrazione per la consegna delle banconote dalla stamperia, per i trasferimenti tra le BCN e per i trasferimenti tra i differenti tipi di scorte all'interno della stessa BCN al fine di assicurare la coerenza dei dati nel CIS 2. Le BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema applicano le stesse regole mutatis mutandis.

#### 2. Tipologie di operazioni

Ci sono quattro tipologie di operazioni per i movimenti delle banconote:

- Tipologia di operazione 1 (*consegna diretta*): consegna diretta di banconote nuove da una stamperia alla BCN responsabile che è allo stesso tempo la BCN ricevente.
- Tipologia di operazione 2 (*consegna indiretta senza deposito provvisorio*): consegna indiretta di banconote nuove da una stamperia attraverso la BCN responsabile ad un'altra BCN. Le banconote sono consegnate alla BCN ricevente dalla BCN responsabile, senza che quest'ultima le depositi provvisoriamente.
- Tipologia di operazione 3 (*consegna indiretta con deposito provvisorio*): consegna indiretta di banconote nuove da una stamperia attraverso la BCN responsabile ad un'altra BCN. Le banconote sono accantonate per almeno un giorno presso la BCN responsabile prima di essere trasportate da quest'ultima alla BCN ricevente.
- Tipologia di operazione 4 (*trasferimento*): trasferimento di scorte (nuove, idonee, non processate o non idonee) di banconote tra: i) due BCN differenti (BCN fornitrice e ricevente), con o senza uno scambio di tipi di scorte (LS/ESS); o ii) differenti tipi di scorte in una BCN.

#### 3. Riconciliazione dei dati relativi ai movimenti delle banconote

Le due BCN coinvolte in un movimento di banconote chiarificano bilateralmente le quantità e le disaggregazioni dei dati da segnalare, se necessario.

Per sincronizzare le registrazioni delle BCN fornitrici e riceventi, ciascun movimento di banconote è registrato dalla BCN fornitrice e ricevente solo a completamento del movimento di banconote, cioè quando la BCN ricevente ha confermato la restituzione delle banconote e le ha registrate nel proprio sistema locale di gestione del contante. Se le banconote arrivano in ritardo la sera dell'ultimo giorno lavorativo del mese e non possono essere registrate nel sistema locale di gestione del contante della BCN ricevente, le BCN fornitrici e riceventi devono concordare bilateralmente se registrare il movimento di banconote nel mese corrente o in quello seguente.

#### 4. Accantonamento delle banconote per i movimenti di banconote

Per le finalità del CIS 2, l'orizzonte temporale nel contesto dell'accantonamento corrisponde al numero di mesi da considerare quando si determinano le scorte di banconote che sono accantonate perché riservate al trasferimento o accantonate in attesa di restituzione. Per le consegne attese dalla stamperia, come stipulato in un separato atto legale della BCE sulla produzione delle banconote, le «scorte accantonate in attesa di essere ricevute» sono registrate anche quando le banconote non sono ancora state prodotte e possono ancora essere soggette a eventi imprevisti che possono ritardare o incidere sulla consegna. La durata dell'orizzonte temporale è definita in un separato atto legale della BCE sulla gestione delle scorte di banconote.

#### 5. Regole di registrazione

Nelle tabelle qui di seguito, un «+» indica che è registrato un incremento e un «-» indica che è registrata una diminuzione nel CIS 2.

5.1. Regole di registrazione per la tipologia di operazione 1

Numero e nome della voce dei dati		Consegna alla ESS		Consegna alle LS	
		Ai sensi di un separato atto legale della BCE sulla produzione di banconote	Dopo la consegna dalle stamperie	Ai sensi di un separato atto legale della BCE sulla produzione di banconote	Dopo la consegna delle stamperie
1.1	Banconote create		+		+
2.1	ESS di banconote nuove		+		
2.3	LS di banconote nuove detenute da BCN				+
2.18	ESS accantonata in attesa di essere ricevuta	+	-		
2.19	LS accantonate in attesa di essere ricevute			+	-
4.1	Consegna della stamperia della nuova produzione alla BCN responsabile		+ con «al tipo di scorta» = ESS		+ con «al tipo di scorta» = LS

(\*) Nell'arco temporale definito per l'accantonamento.

5.2. Regole di registrazione per la tipologia di operazione 2

Numero e nome della voce dei dati		Consegna alla ESS			Consegna alle LS		
		BCN responsabile	BCN ricevente		BCN responsabile	BCN ricevente	
			Dopo la consegna dalle stamperie/BCN responsabile alla BCN ricevente	Ai sensi di un separato atto legale della BCE sulla produzione di banconote		Su restituzione dalla BCN responsabile	Dopo la consegna dalle stamperie/BCN responsabile alla BCN ricevente
1.1	Banconote create			+			+
2.1	ESS di banconote nuove			+			

Numero e nome della voce dei dati		Consegna alla ESS			Consegna alle LS		
		BCN responsabile	BCN ricevente		BCN responsabile	BCN ricevente	
		Dopo la consegna dalle stamperie/BCN responsabile alla BCN ricevente	Ai sensi di un separato atto legale della BCE sulla produzione di banconote	Su restituzione dalla BCN responsabile	Dopo la consegna dalle stamperie/BCN responsabile alla BCN ricevente	Ai sensi di un separato atto legale della BCE sulla produzione di banconote	Su restituzione dalla BCN responsabile
2.3	LS di banconote nuove detenute da BCN						+
2.18	ESS accantonata in attesa di essere ricevuta		+	(*)	-		
2.19	LS accantonate in attesa di essere ricevute					+	(*)
4.1	Consegna della stamperia della nuova produzione alla BCN responsabile	+ con «al tipo di scorta» = ESS				+ con «al tipo di scorta» = LS	
4.2	Trasferimento di banconote	+ con: «alla BCN» = BCN ricevente, «dal tipo di scorta» = produzione, «al tipo di scorta» = ESS, qualità = nuova, in pianificazione = programmata				+ con: «alla BCN» = BCN ricevente, «dal tipo di scorta» = produzione, «al tipo di scorta» = LS, qualità = nuova, in pianificazione = programmata	
4.3	Restituzione di banconote				+ con: «dalla BCN» = BCN responsabile, «al tipo di scorta» = ESS, qualità = nuova		+ con: «dalla BCN» = BCN responsabile, «al tipo di scorta» = LS, qualità = nuova

(\*) Nell'arco temporale definito per l'accantonamento.

— In primo luogo, per il mese durante il quale ha luogo la consegna dalle stamperie alla BCN ricevente, l'adempimento dell'obbligo di consegna delle stamperie alla BCN responsabile è registrato fornendo i dati sotto la voce dei dati 4.1 («consegna delle stamperie della nuova produzione alla BCN responsabile»). In secondo luogo, il trasferimento delle banconote nuove dalla BCN responsabile alla BCN ricevente è registrato fornendo i dati sotto la voce dei dati 4.2 («trasferimento di banconote»).

5.3. Regole di registrazione per la tipologia di operazione 3 con il tipo di scorta ESS

Numero e nome della voce dei dati		BCN responsabile	BCN ricevente	BCN responsabile	BCN ricevente
		Dopo la consegna dalle stamperie alla BCN responsabile	Ai sensi di un separato atto legale della BCE sulla produzione di banconote	Dopo il trasferimento alla BCN ricevente	Su restituzione dalla BCN responsabile
1.1	Banconote create	+		-	+
2.1	ESS di banconote nuove	+		-	+
2.16	ESS accantonata per trasferimento	+ (*)		-	
2.18	ESS accantonata in attesa di essere ricevuta		+ (*)		-
4.1	Consegna della stamperia della nuova produzione alla BCN responsabile	+ con «al tipo di scorta» = ESS			
4.2	Trasferimento di banconote			+ con: «alla BCN» = BCN ricevente, «dal tipo di scorta» = produzione, «al tipo di scorta» = ESS, qualità = nuova, in pianificazione = programmata	
4.3	Restituzione di banconote				+ con: «dalla BCN» = BCN responsabile, «al tipo di scorta» = ESS, qualità = nuova

(\*) Nell'arco temporale definito per l'accantonamento.

— Le differenze tra le tipologie di operazione 3 e 2 in termini di registrazione nel CIS 2 sono: i) che le banconote ricevute dalle stamperie sono registrate dalla BCN responsabile come «banconote create» e aggiunte alla ESS o alle LS della BCN responsabile per la durata del deposito temporaneo; e ii) che dopo la consegna dalle stamperie esse sono accantonate per il trasferimento per la durata del deposito temporaneo e nell'arco temporale dell'accantonamento.

5.4. Regole di registrazione per la tipologia di operazione 3 con il tipo di scorta LS

Numero e nome della voce dei dati		BCN responsabile	BCN ricevente	BCN responsabile	BCN ricevente
		Dopo la consegna dalla stamperia alla BCN responsabile	Ai sensi di un separato atto legale della BCE sulla produzione di banconote	Dopo il trasferimento alla BCN ricevente	Su restituzione dalla BCN responsabile
1.1	Banconote create	+		-	+
2.3	LS di banconote nuove detenute da BCN	+		-	+
2.17	LS accantonate per trasferimento	+ (*)		-	
2.19	LS accantonate in attesa di essere ricevute		+ (*)		-
4.1	Consegna delle stamperie della nuova produzione alla BCN responsabile	+ con «al tipo di scorta» = LS			
4.2	Trasferimento di banconote			+ con: «alla BCN» = BCN ricevente, «dal tipo di scorta» = produzione, «al tipo di scorta» = LS, qualità = nuova, in pianificazione = programmata	
4.3	Restituzione di banconote				+ con: «dalla BCN» = BCN responsabile, «al tipo di scorta» = LS, qualità = nuova

(\*) Nell'arco temporale definito per l'accantonamento.

— Le differenze tra le tipologie di operazione 3 e 2 in termini di registrazione nel CIS 2 sono: i) che le banconote ricevute dalle stamperie sono registrate dalla BCN responsabile come «banconote create» e aggiunte alla ESS o alle LS della BCN responsabile per la durata del deposito temporaneo; e ii) che dopo la consegna dalle stamperie esse sono accantonate per il trasferimento per la durata del deposito temporaneo e nell'arco temporale dell'accantonamento.

5.5. Regole di registrazione per la tipologia di operazione 4 (banconote nuove e idonee)

Numero e nome della voce dei dati		BCN fornitrice	BCN ricevente	BCN fornitrice	BCN ricevente
		Seguente la decisione del trasferimento		Dopo il trasferimento alla BCN ricevente	Su restituzione dalla BCN responsabile
1.1	Banconote create			-	+
2.1	ESS di banconote nuove			-	+
2.2	ESS di banconote idonee			o: -	o: +
2.3	LS di banconote nuove detenute da BCN			o: -	o: +
2.4	LS di banconote idonee detenute da BCN			o: -	o: +
2.16	ESS accantonata per trasferimento	+ (*)		-	
2.17	LS accantonate per trasferimento	o: + (*)		o: -	
2.18	ESS accantonata in attesa di essere ricevute		+ (*)		-
2.19	LS accantonate in attesa di essere ricevute		o: + (*)		o: -
4.2	Trasferimento di banconote			+ con: «alla BCN» = BCN ricevente	
4.3	Restituzione di banconote				+ con: «dalla BCN» = BCN fornitrice

(\*) Nell'arco temporale definito per l'accantonamento.

— Le voci dei dati 4.2 («trasferimento di banconote») e 4.3 («restituzione di banconote») vanno completate con informazioni su: i) il tipo di scorta (ESS/LS); ii) la disaggregazione per qualità (nuova/idonea); e iii) la disaggregazione per tipo di pianificazione (programmata/ad hoc).

5.6. Regole di registrazione per la tipologia di operazione 4 (banconote non processate e non idonee)

Numero e nome della voce dei dati		BCN fornitrice	BCN ricevente
		Dopo il trasferimento alla BCN ricevente	Su restituzione dalla BCN responsabile
1.1	Banconote create	-	+
2.5	Scorte di banconote non idonee (da distruggersi) detenute da BCN	-	+
2.6	Scorte di banconote non processate detenute da BCN	o: -	o: +
4.2	Trasferimento di banconote	+ con: «alla BCN» = BCN ricevente, «dal tipo di scorta» = LS, «al tipo di scorta» = LS, pianificazione = ad hoc	
4.3	Restituzione di banconote		+ con: «dalla BCN» = BCN fornitrice, «al tipo di scorta» = LS

— Le voci dei dati 4.2 («trasferimento di banconote») e 4.3 («ricevimento di banconote») vanno completate con informazioni che indicano se le banconote trasferite non sono state processate o non sono state idonee.

— Non è riportato alcun accantonamento di scorte di banconote non processate o non idonee.

## Voci relativi alle monete in euro

## PARTE 1

Schema di segnalazione per le monete in euro

Voci dei dati								Fonte dei dati
Numero e nome della voce dei dati	Numero totale di monete	Totale valore nominale di monete	Disaggregazione per serie	Disaggregazione per tagli	Disaggregazione per entità <sup>(1)</sup>	Disaggregazione per «da Stato membro»	Disaggregazione per «a Stato membro»	
1.	<b>Voci dei dati di circolazione</b>							Entità emittenti monete <sup>(2)</sup>
1.1	Emissione nazionale netta di monete per la circolazione							
1.2	Emissione nazionale netta di monete da collezione (numero)							
1.3	Emissione nazionale netta di monete da collezione (valore)							Entità emittenti monete <sup>(2)</sup>
2.	<b>Voci dei dati relativi a scorte di monete</b>							
2.1	Scorte di monete							Entità emittenti monete <sup>(2)</sup>
3.	<b>Voci dei dati relativi ad attività operative</b>							Entità emittenti monete <sup>(2)</sup>
3.1	Monete emesse al pubblico							
3.2	Monete restituite dal pubblico							
3.3	Monete processate							
3.4	Monete classificate come non idonee							

Voci dei dati								Fonte dei dati
Numero e nome della voce dei dati	Numero totale di monete	Totale valore nominale di monete	Disaggregazione per serie	Disaggregazione per tagli	Disaggregazione per entità (!)	Disaggregazione per «da Stato membro»	Disaggregazione per «a Stato membro»	
4.	<b>Voci dei dati relativi ai movimenti di monete</b>							
4.1	Trasferimento di monete per la circolazione						Stato membro ricevente	Entità emittenti monete <sup>(2)</sup>
4.2	Restituzione di monete per la circolazione					Stato membro fornitore		
5.	<b>Voci dei dati per il calcolo dell'emissione nazionale lorda</b>							
5.1	Scorte di monete per la circolazione che sono state accreditate detenute da entità emittenti monete							Entità emittenti monete <sup>(2)</sup>
5.2	Numero di monete da collezione che sono state accreditate detenute da entità emittenti monete							
5.3	Valore delle monete da collezione che sono state accreditate detenute da entità emittenti monete							
6.	<b>Voci dei dati aggiuntivi</b>							
6.1	Eccedenza di monete <sup>(3)</sup>							Entità emittenti monete <sup>(2)</sup>
6.2	Carenza di monete <sup>(3)</sup>							
6.3	Valore delle scorte accreditate all'emittente(i) dalla BCN							BCN

Voci dei dati							
Numero e nome della voce dei dati	Numero totale di monete	Totale valore nominale di monete	Disaggregazione per serie	Disaggregazione per tagli	Disaggregazione per entità <sup>(1)</sup>	Disaggregazione per «da Stato membro»	Disaggregazione per «a Stato membro»
7.	<b>Voci dei dati dati per i futuri Stati membri partecipanti</b>						
7.1	Scorte ante corso legale						
7.2	Consegna anticipata di prima istanza						
7.3	Consegna anticipata di seconda istanza						

Fonte dei dati
BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema e terze parti emittenti monete <sup>(4)</sup>
BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema
Controparti autorizzate in consegna anticipata di prima istanza

<sup>(1)</sup> I dati sono disaggregati per le entità che coniano monete, cioè BCN, zecca, tesoreria, agenzia pubblica e/o privata nominata.

<sup>(2)</sup> Le entità che coniano monete sono la BCN, la zecca, la tesoreria, le agenzie nominate pubbliche e/o private.

<sup>(3)</sup> I dati sono forniti volontariamente.

<sup>(4)</sup> Le terze parti che coniano monete sono zecche, tesoreria, agenzie nominate pubbliche e private.

**PARTE 2***Specifiche sui dati relativi alle monete in euro*

Per le voci 1.3, 5.3 e 6.3, i dati sono segnalati in termini di ammontare e con due valori decimali, a prescindere dal fatto se siano positivi o negativi. Per le voci rimanenti, i dati sono riportati intermini di cifre intere a prescindere dal fatto se essi siano positivi o negativi.

**1. Voci relative alle monete in circolazione**

Tali voci si riferiscono alla fine del periodo di segnalazione

1.1	Emissione nazionale netta di monete per la circolazione	Le BCN calcolano l'emissione nazionale netta delle monete per la circolazione utilizzando la seguenti formule tra loro equivalenti: <i>Formula 1</i> Emissione nazionale netta = totale cumulativo di monete emesse al pubblico (voce cumulativa 3.1) – totale cumulativo di monete restituite dal pubblico (voce cumulativa 3.2) <i>Formula 2</i> Emissione nazionale netta = monete create – consegne totali cumulative (voce cumulativa 4.1) + incassi totali cumulativi (voce cumulativa 4.2) – scorte create – monete distrutte
1.2	Emissione nazionale netta di monete da collezione (numero)	Numero totale di monete da collezione messe in circolazione, aggregate per tutti i tagli. Le BCN calcolano tale dato utilizzando mutatis mutandis le stesse formule della precedente voce 1.1, salvo il fatto che le consegne e le restituzioni cumulative totali non trovano applicazione
1.3	Emissione nazionale netta di monete da collezione (valore)	Totale del valore nominale delle monete da collezione messe in circolazione, aggregate su tutti i tagli. Le BCN calcolano tale dato utilizzando mutatis mutandis le stesse formule della precedente voce 1.1, salvo il fatto che le consegne e le restituzioni cumulative totali non trovano applicazione

**2. Voci relative alle scorte di monete**

Tali voci si riferiscono alla fine del periodo di segnalazione

2.1	Scorte di monete	Monete per la circolazione che sono detenute dalla BCN e dalle terze parti emittenti monete nei limiti in cui esse esistono nello Stato membro partecipante, a prescindere dal fatto che le monete siano: i) né create né accreditate all'emittente(i); ii) create ma non accreditate all'emittente(i); o iii) create e accreditate all'emittente(i).  Le scorte di moneta detenute dalle zecche comprendono solo le monete che hanno superato i controlli finali di qualità a prescindere dal loro stato di confezionamento e consegna.  Sono segnalate le scorte di moneta classificate come non idonee ma non ancora distrutte
-----	------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**3. Voci relative alle attività operative**

Tali dati, in quanto dati sui flussi coprono l'intero periodo di segnalazione

3.1	Monete emesse al pubblico	Monete per la circolazione che sono state consegnate e addebitate (vendute) al pubblico dalla BCN e dalle terze parti emittenti monete
3.2	Monete restituite dal pubblico	Monete per la circolazione che sono state depositate dal pubblico presso la BCN e le terze parti emittenti monete
3.3	Monete processate	Monete per la circolazione controllate in autenticità e idoneità dalla BCN e dalle terze parti emittenti monete

3.4	Monete classificate come non idonee	Monete per la circolazione processate e classificate come non idonee dalla BCN e dalle terze parti emittenti monete
-----	-------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 4. Voci relative ai movimenti di monete

Tali voci, in quanto dati sui flussi coprono l'intero periodo di segnalazione

4.1	Trasferimento di monete per la circolazione	Monete per la circolazione consegnate al valore nominale dalla BCN e dalle terze parti emittenti monete del (futuro) Stato membro partecipante ad entità emittenti monete di altri (futuri) Stati membri partecipanti
4.2	Incasso di monete per la circolazione	Monete per la circolazione ricevute al valore nominale dalla BCN e dalle terze parti emittenti monete di (futuri) Stati membri partecipanti dalle entità emittenti monete di altri (futuri) Stati membri partecipanti

#### 5. Voci per il calcolo dell'emissione lorda nazionale

Tali voci, in quanto dati sulle scorte, si riferiscono alla fine del periodo di segnalazione. Negli Stati membri partecipanti dove la BCN è la sola entità emittente monete, la somma dei valori nominali delle scorte descritte nelle voci 5.1 e 5.3 è identica al valore nominale segnalato nella voce 6.3

5.1	Scorte di monete per la circolazione accreditate che sono detenute da entità emittenti monete	Monete per la circolazione accreditate all'emittente(i) e detenute dalle BCN e da terze parti emittenti monete
5.2	Numero di monete da collezione accreditate che sono detenute da entità emittenti monete	Numero totale delle monete da collezione accreditate all'emittente(i) e detenute dalle BCN e da terze parti emittenti monete
5.3	Valore delle monete da collezione accreditate che sono detenute da entità emittenti monete	Valore nominale totale delle monete da collezione accreditate all'emittente(i) e detenute dalla BCN e da terze parti emittenti monete

#### 6. Voci aggiuntive

Tali dati, in quanto dati sulle scorte, si riferiscono alla fine del periodo di segnalazione

6.1	Eccedenza di monete	Monete per la circolazione in eccesso ad un determinato livello massimo di scorte di monete a livello nazionale. Tali scorte di monete sono disponibili, per la consegna su richiesta, ad altri (futuri) Stati membri partecipanti. La BCN, in cooperazione con l'emittente, se del caso, determina il livello massimo di scorte di monete
6.2	Carenza di monete	Carenza di monete per la circolazione al di sotto di un certo livello minimo di scorte di moneta a livello nazionale. Se del caso, la BCN, in cooperazione con l'emittente, determina il livello minimo di scorte di moneta
6.3	Valore delle scorte accreditate all'emittente(i) dalla BCN	Le scorte della BCN di monete per la circolazione e di monete da collezione che sono accreditate all'emittente(i) a prescindere dal loro stato di moneta a corso legale. Questo valore include le scorte accreditate all'emittente dello Stato membro della BCN e le scorte che sono state ricevute al valore nominale da altri Stati membri partecipanti (le monete ricevute sono accreditate all'emittente dello Stato membro fornitore, ma diventano parte delle scorte accreditate della BCN ricevente).  Le consegne e/o gli incassi al costo di produzione non hanno impatto su queste voci

## 7. Voci per i futuri Stati membri partecipanti

Tali dati si riferiscono alla fine del periodo di segnalazione

7.1	Scorte ante corso legale	Monete in euro per la circolazione detenute da una BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema e dalle terze parti emittenti monete del futuro Stato membro partecipante per il passaggio all'euro
7.2	Consegna anticipata di prima istanza	Monete in euro per la circolazione detenute da controparti autorizzate che soddisfano i requisiti per ricevere le monete in euro per la circolazione ai fini della consegna anticipata di prima istanza prima del passaggio all'euro ai sensi dell'indirizzo BCE/2006/9
7.3	Consegna anticipata di seconda istanza	Monete in euro per la circolazione in consegna anticipata di seconda istanza da controparti autorizzate a terze parti professionali ai sensi dell'indirizzo BCE/2006/9. Ai fini della segnalazione CIS 2 ciò include le monete in euro fornite in dotazioni iniziali al pubblico

### PARTE 3

*Regole di registrazione CIS 2 per i movimenti di monete in euro tra i (futuri) Stati membri partecipanti*

#### 1. Introduzione

Tale parte dispone le regole comuni per la registrazione dei movimenti di monete tra gli Stati membri partecipanti, in particolare tra le BCN, per assicurare la coerenza dei dati sull'emissione nazionale netta e lorda delle monete all'interno del CIS 2. Poiché i trasferimenti di monete possono coinvolgere sia le BCN, ovvero le BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema, sia le terze parti emittenti moneta, di qui in poi ci si riferisce ad esse, nel loro complesso, con il termine di «Stati membri».

Queste regole si applicano, mutatis mutandis, ai futuri Stati membri partecipanti.

#### 2. Movimenti di monete tra gli Stati membri fornitori e riceventi

Per i trasferimenti di moneta tra gli Stati membri è fatta una distinzione tra trasferimento a valore nominale e trasferimento a valore di produzione. In entrambi i casi i trasferimenti tra le entità emittenti monete dello Stato membro fornitore e dello Stato membro ricevente non portano ad un cambiamento dell'emissione nazionale netta.

Nelle tabelle seguenti di questa sezione un «+» indica che si registra un incremento e un «-» indica che si registra una diminuzione nel CIS 2.

##### 2.1. Regole di registrazione per i trasferimenti di monete per la circolazione al valore nominale

Numero e nome della voce		Stato membro fornitore	Stato membro ricevente
2.1	Scorte di monete	-	+
4.1	Trasferimento di monete per la circolazione	+	
4.2	Incaso di monete per la circolazione		+
5.1	Scorte accreditate di monete per la circolazione detenute da entità emittenti monete	(-) [cfr. nota c) di seguito]	+ [cfr. nota d) di seguito]
6.3	Valore delle scorte accreditate all'emittente(i) dalla BCN	(-) [cfr. nota c) di seguito]	+ [cfr. nota d) di seguito]

a) Le «monete emesse al pubblico» nello Stato membro fornitore (voce 3.1) e le «monete restituite dal pubblico» nello Stato membro ricevente (voce 3.2) rimangono invariate.

b) I conti relativi a monete «create» nei sistemi per la gestione del contante dello Stato membro fornitore e dello Stato membro ricevente rimangono invariati (ove applicabile).

- c) Le «scorte accreditate di monete per la circolazione detenute da entità emittenti monete» (voce 5.1) nello Stato membro fornitore diminuiscono se le monete consegnate erano state precedentemente accreditate all'emittente nello Stato membro fornitore, ovvero rimangono invariate se le monete consegnate erano state precedentemente create ma non accreditate all'emittente.
- d) Le «scorte accreditate delle monete per la circolazione detenute da entità emittenti monete» (voce 5.1) nello Stato membro ricevente aumentano, perché le monete ricevute rappresentano monete accreditate (cioè accreditate all'emittente dello Stato membro fornitore).
- e) Le registrazioni di cui sopra incidono sull'emissione nazionale lorda come segue:
- per lo Stato membro fornitore: restano invariate se le monete consegnate sono state precedentemente create e accreditate all'emittente, o aumenta se le monete consegnate sono state precedentemente create ma non accreditate all'emittente.
  - per lo Stato membro ricevente: resta invariata.

2.2. *Regole di registrazione per i movimenti delle monete per la circolazione al costo di produzione*

Numero e nome della voce		Stato membro fornitore	Statomembro ricevente
2.1	Scorte di monete	-	+

- a) Non è fatta nessuna registrazione sotto «trasferimento e restituzione di monete per la circolazione».
- b) Movimenti al costo di produzione non incidono sull'emissione nazionale lorda nello Stato membro fornitore e in quello ricevente.

2.3. *Riconciliazione dei dati relativi ai movimenti di monete*

Si applica, mutatis mutandis, la sezione 3 della parte 3 dell'allegato I sulla riconciliazione dei dati relativi ai movimenti delle banconote.

—

## ALLEGATO III

**Dati sulla infrastruttura per la gestione del contante e sul BRF**

Per tutte le voci i dati sono da segnalare come cifre intere positive.

**1. Voci sulle BCN relativi all'infrastruttura per la gestione di contante**

Tali voci si riferiscono alla fine del periodo di segnalazione

1.1	Numero delle filiali di BCN	Tutte le filiali di BCN che forniscono servizi di contante ad enti creditizi e ad altri clienti professionali
1.2	Capacità di immagazzinamento	Capacità totale di immagazzinamento sicuro di banconote della BCN, in milioni di banconote e calcolate sulla base del taglio da 20 EUR
1.3	Capacità di classificazione	Capacità totale di classificazione delle banconote (cioè il massimo totale teoricamente classificabile) delle macchine di smistamento per banconote della BCN operative, in migliaia di banconote per ora e calcolata sulla base del taglio da 20 EUR
1.4	Capacità di trasporto	Capacità totale di trasporto (cioè la capacità massima di carico) dei camion blindati della BCN in uso, in migliaia di banconote e calcolata sulla base del taglio da 20 EUR

**2. Voci sulla infrastruttura generale di gestione del contante e sul BRF**

Tali voci si riferiscono alla fine del periodo di segnalazione

2.1	Numero di filiali di enti creditizi	Tutte le filiali di enti creditizi situate nello Stato membro partecipante che forniscono servizi di contante al dettaglio o all'ingrosso
2.2	Numero di filiali remote di enti creditizi	Tutte le filiali di enti creditizi che si qualificano come «filiali remote» ai sensi del BRF <sup>(1)</sup>
2.3	Numero delle società CIT	Tutte le società che gestiscono il contante in transito (CIT) stabilite nello Stato membro partecipante che trasportano contante <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>
2.4	Numero di centri per il contante non di proprietà della BCN	Tutti i centri per il contante stabiliti nello Stato membro partecipante, di proprietà di enti creditizi, di società CIT e di altre categorie professionali che operano con il contante <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>
2.5	Numero di distributori automatici di contante (ATM) gestiti da enti creditizi	Tutti gli ATM funzionano sotto la responsabilità di enti creditizi stabiliti nello Stato membro partecipante, a prescindere da chi ricarica tali ATM
2.6	Numero di altri ATM	Tutti gli ATM gestiti da entità diverse dagli enti creditizi situate nello Stato membro partecipante (ad esempio, «ATM al dettaglio» o «ATM di convenienza») <sup>(2)</sup>
2.7	Numero di macchine di ricircolo del contante operate da clienti (CRM) gestite da enti creditizi	Tutte le CRM operate da clienti nello Stato membro partecipante, gestite da enti creditizi <sup>(1)</sup>
2.8	Numero di macchine di incasso contante operate dai clienti e gestite da enti creditizi	Tutte le macchine di incasso contante operate dai clienti nello Stato membro partecipante gestite da enti creditizi <sup>(1)</sup>
2.9	Numero di macchine di trattamento banconote operate dal personale e gestite da enti creditizi	Tutte le macchine di trattamento banconote operate dal personale nello Stato membro partecipante, utilizzate dagli enti creditizi a fini di ricircolo <sup>(1)</sup>

2.10	Numero di macchine di smistamento banconote operate dal personale di back-office gestite da altre categorie professionali che operano con il contante	Tutte le macchine di smistamento banconote operate dal personale nello Stato membro partecipante usate a fini di ricircolo dalle altre categorie professionali che operano con il contante a cui si applica il BRF, che sono stabilite in tale Stato membro
------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 3. Voci operative BRF <sup>(4)</sup>

Tali dati, in quanto dati sui flussi, coprono l'intero periodo di segnalazione e sono segnalati in termini di numero di pezzi con disaggregazione per taglio

3.1	Numero di banconote ricicolate ai clienti da enti creditizi	Banconote che enti creditizi hanno ricevuto dai clienti, trattate con macchine per lo smistamento in back-office di banconote in conformità al BRF e che sono distribuite ai clienti o sono ancora detenute per essere distribuite ai clienti
3.2	Numero di banconote ricicolate ai clienti da altre categorie professionali che operano con il contante	Banconote che altre categorie professionali che operano con il contante hanno ricevuto dagli enti creditizi, trattate con macchine per lo smistamento in back-office di banconote in conformità al BRF da altre categorie professionali che operano con il contante e che sono fornite da enti creditizi o che sono ancora detenute al fine di rifornire gli enti creditizi
3.3	Numero di banconote trattate con macchine per la classificazione in back-office di banconote gestite da enti creditizi	Banconote autenticate e controllate per idoneità su macchine di smistamento banconote operate dal personale di back-office gestite da enti creditizi stabiliti nello Stato membro partecipante
3.4	Numero di banconote elaborate su macchine per la classificazione in back-office di banconote gestite da altre categorie professionali che operano con il contante	Banconote autenticate e controllate per idoneità su macchine di smistamento banconote operate dal personale di back-office gestite da altre categorie professionali che operano con il contante situate nello Stato membro partecipante
3.5	Numero di banconote classificate come non idonee su macchine per la classificazione in back-office di banconote gestite da enti creditizi	Banconote classificate come non idonee su macchine di classificazione di banconote operate dal personale di back-office gestite da enti creditizi situati nello Stato membro partecipante
3.6	Numero di banconote classificate come non idonee su macchine per lo smistamento in back-office di banconote gestite da altre categorie professionali che operano con il contante	Banconote classificate come non idonee su macchine di smistamento banconote operate dal personale di back-office gestite da altre categorie professionali che operano con il contante stabilite nello Stato membro partecipante

<sup>(1)</sup> Tutti gli enti creditizi a cui si applica il BRF, che sono situati nello Stato membro partecipante.

<sup>(2)</sup> La segnalazione dipende dalla loro disponibilità nello Stato membro partecipante. Le BCN informano la BCE sulla portata della loro segnalazione.

<sup>(3)</sup> Le BCN forniscono i dati che coprono, come minimo, gli enti creditizi e/o le società CIT a cui si applica il BRF. Le BCN informano la BCE sulla portata della loro segnalazione.

<sup>(4)</sup> Sono escluse le banconote ricicolate a filiali di banche lontane.

## ALLEGATO IV

**Dati di riferimento CIS 2 e parametri del sistema mantenuto dalla BCE**

La BCE registra i dati di riferimento e i parametri del sistema insieme ai loro periodi di validità. Tali informazioni sono visibili a tutti gli utenti BCN e delle BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema. I dati di riferimento e i parametri del sistema relativi alle monete in euro sono inoltre visibili a tutti i terzi utenti autorizzati.

**1. Dati di riferimento**

1.1	Emissione di monete approvata	I volumi approvati, in termini di valore, delle monete in euro per la circolazione e delle monete in euro da collezione che un (futuro) Stato membro partecipante può coniare durante un determinato anno conformemente alla relativa decisione sul conio di monete <sup>(1)</sup>
1.2	Riferimenti per le scorte logistiche di banconote	Ammontare di LS per taglio e BCN, che sono utilizzate come riferimento per la produzione annuale pianificata in conformità ad un diverso atto legale della BCE sulla gestione delle scorte di banconote. Inoltre, margini operativi relativi a tali ammontare sono inseriti e mantenuti per taglio e BCN
1.3	Schema di sottoscrizione del capitale	Le azioni delle BCN nello schema di sottoscrizione del capitale della BCE calcolate sulla base della decisione BCE/2006/21 <sup>(2)</sup> ed espresse come una percentuale

**2. Parametri del sistema**

2.1	Attributi BCN	Informazioni riguardanti: i) l'esistenza di sistemi NHTO negli Stati membri partecipanti; ii) le differenti entità emittenti monete operanti negli Stati membri partecipanti; iii) lo stato delle BCN e delle BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema con riguardo al loro scopo di segnalazione dei dati CIS 2 alla BCE; iv) se le BCN ricevono notificazioni automatiche su dati evento; e v) se le BCN ricevono trasmissione regolare automatica dei dati CIS 2 di tutte le BCN e delle BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema
2.2	Relazioni tra banche ECI e BCN	Nome delle singole banche ECI e indicazione della BCN che gestisce tali banche ECI e che fornisce loro banconote in euro
2.3	Stato delle serie/variante/tagli	Informazione che indica se i singoli tagli di serie di banconote e monete, e se le varianti di banconote non sono ancora divenute moneta a corso legale (stato di moneta a corso pre-legale), sono moneta a corso legale o hanno cessato di esserlo (stato moneta a corso post-legale)
2.4	Attributi delle voci	Per tutte le voci definite negli allegati I-III, informazioni: i) su quali livelli di disaggregazione esistono; ii) se la voce dei dati è una categoria 1, categoria 2 o da evento; e iii) se la voce dei dati è segnalata da una BCN e/o BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema
2.5	Livelli di tolleranza plausibili	Specificazioni di livelli di tolleranza che si applicano per singoli controlli di correttezza definiti nell'allegato VI

<sup>(1)</sup> Per decisione sull'emissione di monete si intende la/e decisione/i annuale/i della BCE sull'approvazione del volume di emissione delle monete per uno specifico anno, l'ultima delle quali è la decisione BCE/2007/16 del 23 novembre 2007 relativa all'approvazione del volume di emissione delle monete metalliche per il 2008 (GU L 317 del 5.12.2007, pag. 81).

<sup>(2)</sup> Decisione BCE/2006/21 del 15 dicembre 2006 relativa alle quote percentuali detenute dalle banche centrali nazionali nello schema per la sottoscrizione del capitale della Banca centrale europea (GU L 24 del 31.1.2007, pag. 1).

## ALLEGATO V

**Controlli di completezza per i dati inviati dalle BCN e dalle BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema****1. Introduzione**

I dati inviati dalle BCN e dalle BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema sono controllati per completezza nel CIS 2. A causa della differente natura delle voci è fatta una distinzione tra la categoria 1 e la categoria 2 da una parte, i cui dati devono essere segnalati per ciascun periodo, e le voci dei dati evento che devono essere forniti solo se il relativo evento accade durante il periodo di segnalazione dall'altra.

Il CIS 2 controlla se tutte le voci della categoria 1 e della categoria 2 sono presenti nel primo messaggio dati inviato da una BCN per un periodo di segnalazione, prendendo in considerazione i parametri del sistema relativi agli attributi BCN e alle relazioni tra ECI e BCN descritte nella sezione 2 della tabella nell'allegato IV. Se almeno una voce della categoria 1 è mancante o è incompleta, il CIS 2 rigetta questo primo messaggio dati, e la BCN lo deve rimandare. Se in un primo messaggio dati della BCN le voci della categoria 1 sono complete ma almeno una voce della categoria 2 è mancante o è incompleta, il CIS 2 accetta il primo messaggio dati e lo registra nel database centrale, ma è lanciato un avvertimento nell'applicazione web per ogni voce in questione. Tale avvertimento è visibile a tutti gli utenti della BCE, delle BCN e delle BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema e, in caso di monete, è visibile a tutte le terze parti autorizzate. Gli avvertimenti sono visibili fino a che la BCN in questione non trasmetta uno o più messaggi di revisione dei dati che completino i dati mancanti nel primo messaggio dati. Per i dati evento il CIS 2 non effettua nessun controllo di completezza.

**2. Controlli di completezza per i dati sulle banconote in euro**

Numero e nome della(e) voce(i)		Serie/disaggregazione per variante e disaggregazione per taglio	Disaggregazione per banche ECI	Tipo di voce
1.1-1.3	Dati cumulativi	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
		qualsiasi combinazione con status di moneta a corso pre-legale e moneta a corso post-legale		da evento
2.1-2.6	Scorte detenute dall'Eurosistema	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
		qualsiasi combinazione con status di moneta a corso pre-legale e moneta a corso post-legale		da evento
2.7-2.10	Scorte detenute da banche NHTO	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
		qualsiasi combinazione con status di moneta a corso pre-legale e moneta a corso post-legale		da evento
2.11-2.15	Scorte detenute da banche ECI	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	tutte le banche ECI gestite dalla BCN	categoria 1
		qualsiasi combinazione con status di moneta a corso post-legale		da evento
2.16-2.19	Voci sui controlli incrociati	qualsiasi combinazione con status di moneta a corso legale e moneta a corso pre-legale	—	da evento
3.1	Banconote emesse da BCN	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1

Numero e nome della(e) voce(i)		Serie/disaggregazione per variante e disaggregazione per taglio	Disaggregazione per banche ECI	Tipo di voce
3.2	Banconote trasferite da BCN a banche NHTO	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
		qualsiasi combinazione con status di moneta a corso pre-legale		da evento
3.3	Banconote trasferite da BCN a banche ECI	qualsiasi combinazione con status di moneta a corso legale	tutte le banche ECI gestite dalla BCN	da evento
3.4	Banconote restituite alla BCN	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
		qualsiasi combinazione con status di moneta a corso post-legale		da evento
3.5	Banconote trasferite da banche NHTO a BCN	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
		qualsiasi combinazione con stati di moneta a corso pre-legale e moneta a corso post-legale		da evento
3.6	Banconote trasferite da banche ECI a BCN	qualsiasi combinazione con status di moneta a corso legale	tutte le banche ECI gestite dalla BCN	da evento
		qualsiasi combinazione con status di moneta a corso post-legale		da evento
3.7	Banconote processate da BCN	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
3.8	Banconote classificate come non idonee da BCN	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
3.9	Banconote messe in circolazione da banche NHTO	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
3.10	Banconote restituite a banche NHTO	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
		qualsiasi combinazione con status di moneta a corso post-legale		da evento
3.11	Banconote processate da banche NHTO	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
3.12	Banconote classificate come non idonee da banche NHTO	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
3.13	Banconote messe in circolazione da banche ECI	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	tutte le banche ECI gestite dalla BCN	categoria 1

Numero e nome della(e) voce(i)		Serie/disaggregazione per variante e disaggregazione per taglio	Disaggregazione per banche ECI	Tipo di voce
3.14	Banconote restituite alle banche ECI	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	tutte le banche ECI gestite dalla BCN	categoria 1
		qualsiasi combinazione con status di moneta a corso post-legale	tutte le banche ECI gestite dalla BCN	da evento
3.15	Banconote processate dalle banche ECI	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	tutte le banche ECI gestite dalla BCN	categoria 2
3.16	Banconote classificate come non idonee da banche ECI	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	tutte le banche ECI gestite dalla BCN	categoria 2
4.1	Consegna della nuova produzione da parte della stamperia alla BCN responsabile	qualsiasi combinazione con status di moneta a corso legale e moneta a corso pre-legale	—	da evento
4.2	Trasferimento di banconote	qualsiasi combinazione con status di moneta a corso legale, di moneta a corso pre-legale e moneta a corso post-legale	—	da evento
4.3	Restituzione di banconote	qualsiasi combinazione con status di moneta a corso legale, di moneta a corso post-legale e moneta a corso post-legale	—	da evento
5.1-5.3	Voci per BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema	qualsiasi combinazione con status di moneta a corso legale e pre-moneta a corso legale	—	da evento

### 3. Controlli di completezza per i dati sulle monete in euro

Numero e nome della(e) voce(i)		Disaggregazione per serie e disaggregazione per taglio	Disaggregazione per entità	Tipo di voce
1.1	Emissione nazionale netta di monete per la circolazione	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 1
		qualsiasi combinazione con status di moneta a corso post-legale		da evento
1.2	Emissione nazionale netta di monete da collezione (numero)	—	—	categoria 2
1.3	Emissione nazionale netta di monete da collezione (valore)	—	—	categoria 2

Numero e nome della(e) voce(i)	Disaggregazione per serie e disaggregazione per taglio	Disaggregazione per entità	Tipo di voce	
2.1	Scorte di monete	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	tutte le terze parti emittenti monete da cui la BCN raccoglie i dati sulle scorte di monete	categoria 1
		qualsiasi combinazione con gli stati di moneta a corso post-legale e moneta a corso post-legale		da evento
3.1	Monete emesse al pubblico	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	tutte le terze parti emittenti monete da cui la BCN raccoglie i dati sui flussi di monete	categoria 1
3.2	Monete restituite dal pubblico	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	tutte le terze parti emittenti monete da cui la BCN raccoglie i dati sui flussi di monete	categoria 1
		qualsiasi combinazione con status di moneta a corso post-legale		da evento
3.3	Monete processate	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	tutte le terze parti emittenti monete da cui la BCN raccoglie i dati sui flussi di monete	categoria 2
3.4	Monete classificate come non idonee	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	tutte le terze parti emittenti monete da cui la BCN raccoglie i dati sui flussi di monete	categoria 2
4.1	Trasferimento di monete per la circolazione	qualsiasi combinazione con gli stati di moneta a corso legale o moneta a corso post-legale	—	da evento
4.2	Restituzione di monete per la circolazione	qualsiasi combinazione con gli stati di moneta a corso legale o moneta a corso post-legale	—	da evento
5.1	Scorte di monete per la circolazione accreditate che sono detenute da entità emittenti monete	tutte le combinazioni con status di moneta a corso legale	—	categoria 2
		qualsiasi combinazione con gli status di moneta a corso post-legale e moneta a corso post-legale	—	da evento
5.2	Numero delle monete da collezione accreditate che sono detenute da entità emittenti moneta	—	—	categoria 2
5.3	Valore delle monete da collezione accreditate che sono detenute da entità emittenti moneta	—	—	categoria 2

Numero e nome della(e) voce(i)		Disaggregazione per serie e disaggregazione per taglio	Disaggregazione per entità	Tipo di voce
6.1	Esubero di monete	qualsiasi combinazione con status di moneta a corso legale	—	da evento
6.2	Carenza di monete	qualsiasi combinazione con status di moneta a corso legale	—	da evento
6.3	Valore delle scorte accreditate all'emittente(i) dalla BCN	—	—	categoria 1
7.1-7.3	Voci per i futuri Stati membri partecipanti	qualsiasi combinazione con gli status di moneta a corso legale o moneta a corso post-legale	—	da evento

#### 4. Controlli di completezza per i dati sull'infrastruttura per la gestione del contante e per i dati BRF

Numero e nome della voce		Disaggregazione per taglio	Tipo di voce
Voci sull'infrastruttura della BCN per la gestione del contante			
1.1	Numero di filiali BCN	—	categoria 2
1.2	Capacità di immagazzinamento	—	categoria 2
1.3	Capacità di classificazione	—	categoria 2
1.4	Capacità di trasporto	—	categoria 2
Voci sull'infrastruttura generale per la gestione del contante e BRF			
2.1	Numero di filiali di enti creditizi	—	categoria 2
2.2	Numero di filiali remote di enti creditizi	—	da evento
2.3	Numero di società CIT	—	da evento
2.4	Numero di centri contante non di proprietà della BCN	—	da evento
2.5	Numero di distributori automatici di contante (ATM) gestiti da enti creditizi	—	categoria 2
2.6	Numero di altri ATM	—	da evento
2.7	Numero di macchine di ricircolo contante operate da clienti (CRM) gestite da enti creditizi	—	da evento
2.8	Numero di macchine di incasso contante operate dai clienti e gestite da enti creditizi	—	da evento

	Numero e nome della voce	Disaggregazione per taglio	Tipo di voce
2.9	Numero di macchine di trattamento banconote operate dal personale e gestite da enti creditizi	—	da evento
2.10	Numero di macchine di smistamento operate dal personale di back-office e gestite da altre categorie professionali che operano con il contante	—	da evento
Voci sui dati operativi del BRF			
3.1	Numero di banconote ricirkolate ai clienti da enti creditizi	tutti i tagli per cui c'è almeno una serie/variante/combinazione di tagli con status di moneta a corso legale per almeno un mese nel periodo di segnalazione	da evento
3.2	Numero di banconote ricirkolate ai clienti da altre categorie professionali che operano con il contante	tutti i tagli per cui c'è almeno una serie/variante/combinazione di tagli con status di moneta a corso legale per almeno un mese nel periodo di segnalazione	da evento
3.3	Numero di banconote processate su macchine per lo smistamento in back-office di banconote gestite da enti creditizi	tutti i tagli per cui c'è almeno una serie/variante/combinazione di tagli con status di moneta a corso legale per almeno un mese nel periodo di segnalazione	da evento
3.4	Numero di banconote processate su macchine per lo smistamento in back-office di banconote e gestite da altre categorie professionali che operano con il contante	tutti i tagli per cui c'è almeno una serie/variante/combinazione di tagli con status di moneta a corso legale per almeno un mese nel periodo di segnalazione	da evento
3.5	Numero di banconote classificate come non idonee su macchine per lo smistamento in back-office di banconote e gestite da enti creditizi	tutti i tagli per cui c'è almeno una serie/variante/combinazione di tagli con status di moneta a corso legale per almeno un mese nel periodo di segnalazione	da evento
3.6	Numero di banconote classificate come non idonee su macchine per lo smistamento in back-office di banconote e gestite da altre categorie professionali che operano con il contante	tutti i tagli per cui c'è almeno una serie/variante/combinazione di tagli con status di moneta a corso legale per almeno un mese nel periodo di segnalazione	da evento

## ALLEGATO VI

**Controlli di correttezza per i dati inviati da BCN e da BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema****1. Introduzione**

I dati inviati alla BCE da BCN e da BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema sono sottoposti a un controllo di correttezza nel CIS 2, che distingue tra due tipi di controlli, «controlli obbligatori» e «controlli non obbligatori».

Un «controllo obbligatorio» è un controllo di correttezza che deve essere eseguito senza che si ecceda la soglia del livello di tolleranza. Se un «controllo obbligatorio» è fallito, i dati sottostanti sono trattati come errati e il CIS 2 rigetta l'intero messaggio dati trasmesso da quella BCN. La soglia è dell'1 % per i controlli di correttezza con una relazione «eguale a» <sup>(1)</sup>, e zero per i rimanenti controlli di correttezza.

Un «controllo non obbligatorio» è un controllo di correttezza per cui, quanto al livello di tolleranza, si applica una soglia del 3 %. Se si eccede questa soglia ciò non ha impatto sull'accettazione del messaggio dati nel CIS 2, ma è inviato un avvertimento nell'applicazione web on line per tale controllo di correttezza. Questo avvertimento è visibile a tutti gli utenti delle BCN e delle BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema, e in caso di monete, è visibile a tutti gli utenti di terze parti autorizzate.

Sono eseguiti controlli di correttezza per le banconote e monete con lo stato di moneta a corso legale e in modo distinto per ciascuna combinazione di serie e taglio. Per le banconote tali controlli sono effettuati anche per ciascuna combinazione di variante e taglio, se tali varianti esistono. I controlli di correttezza per i dati sui trasferimenti di banconote (controlli 5.1 e 5.2) e per i dati sui trasferimenti di moneta (controllo 6.6) sono condotti anche per gli status di moneta a corso pre-legale e moneta a corso post-legale.

**2. Controllo di correttezza sull'emissione nazionale netta di banconote**

Se una nuova serie, variante, o taglio diventa moneta a corso legale, tale controllo di correttezza è effettuato dal primo periodo di segnalazione in cui la serie/variante/taglio è moneta a corso legale. L'emissione nazionale netta per i precedenti periodi di segnalazione (t-1), in questo caso, è pari a zero.

**2.1 Emissione nazionale netta di banconote (controllo non obbligatorio)**

Relazione	Numero e nome della voce	Periodo di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalanti
	Emissione nazionale netta secondo il metodo delle scorte per il periodo t		
	-		
	Emissione nazionale netta secondo il metodo delle scorte per il periodo (t-1)		
	=		
	3.1 Banconote emesse da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	3.9 Banconote messe in circolazione da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+ Σ	3.13 Banconote messe in circolazione da banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
-	3.4 Banconote restituite alla BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
-	3.10 Banconote restituite alle banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
- Σ	3.14 Banconote restituite alle banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k

<sup>(1)</sup> La differenza massima consentita tra il lato sinistro e il lato destro di un'equazione non deve superare il valore assoluto del lato dell'equazione con il più grande valore assoluto moltiplicato per la soglia. Il controllo di correttezza si verifica se: il valore assoluto («lato sinistro» - «lato destro») è minore o uguale alla differenza massima consentita.

Esempio:

«lato sinistro» = 190; «lato destro» = 200; soglia = 1 %; differenza massima consentita:  $200 \times 1 \% = 2$ ;

Il controllo di correttezza si verifica se: il valore assoluto  $(190 - 200) \leq 2$

In questo esempio: valore assoluto  $(190 - 200) = 10$ . Di conseguenza, il controllo di correttezza fallisce.

— L'emissione nazionale netta secondo il metodo delle scorte è calcolata come descritta nella tabella qui di seguito.

Relazione	Numero e nome della voce	Periodo di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalanti
Emissione nazionale netta secondo il metodo delle scorte per il periodo t =			
	1.1 Banconote create	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	1.2 Banconote distrutte on line	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	1.3 Banconote distrutte off line	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	2.1 Scorta strategica dell'Eurosistema di banconote nuove	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	2.2 Scorta strategica dell'Eurosistema di banconote idonee	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	2.3 Scorte logistiche di banconote nuove detenute da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	2.4 Scorte logistiche di banconote idonee detenute da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	2.5 Scorte di banconote non idonee (da distruggersi) detenute da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	2.6 Scorte di banconote non processate detenute da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	2.7 Scorte logistiche di banconote nuove detenute da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	2.8 Scorte logistiche di banconote idonee detenute da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	2.9 Scorte di banconote non idonee detenute da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	2.10 Scorte di banconote non processate detenute da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	Σ 2.11 Scorte logistiche di banconote nuove detenute da banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	Σ 2.12 Scorte logistiche di banconote idonee detenute da banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	Σ 2.13 Scorte di banconote non idonee detenute da banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	Σ 2.14 Scorte di banconote non processate detenute da banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
–	Σ 2.15 Scorte logistiche di banconote in transito verso o da banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k

### 3. Controlli di correttezza su scorte di banconote

I controlli di correttezza su scorte di banconote sono applicati solo dal secondo periodo di segnalazione in cui la BCN segnala i dati CIS 2 alla BCE.

Se una serie, variante o taglio diventa moneta a corso legale, tali controlli di correttezza si applicano solo dal secondo periodo di segnalazione in cui tale serie, variante o taglio è moneta a corso legale.

Per le BCN che hanno recentemente adottato l'euro (cioè ex «BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema») i controlli di correttezza sulle scorte di banconote sono applicate dal secondo periodo di segnalazione dopo l'adozione dell'euro.

#### 3.1 Sviluppo di nuove banconote nella scorta strategica dell'Eurosistema (controllo obbligatorio)

Relazione	Numero e nome della voce	Periodo di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
	2.1 Scorta strategica dell'Eurosistema di banconote nuove	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
=			
	2.1 Scorta strategica dell'Eurosistema di banconote nuove	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	4.1 Consegna della nuova produzione da parte della stamperia alla BCN responsabile	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove «al tipo di scorta» = ESS
+	Σ 4.3 Restituzione di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove qualità = nuovo E «al tipo di scorta» = ESS
-	Σ 4.2 Trasferimento di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove qualità = nuovo E («dal tipo di scorta» = ESS O «dal tipo di scorta» = produzione) E «al tipo di scorta» = ESS

— Prima che le nuove banconote ESS possano essere emesse, esse sono trasferite alle LS della BCN emittente.

#### 3.2 Sviluppo delle banconote idonee nella Scorta strategica dell'Eurosistema (controllo obbligatorio)

Relazione	Numero e nome della voce	Periodo di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
	2.2 Scorta strategica dell'Eurosistema di banconote idonee	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
=			
	2.2 Scorta strategica dell'Eurosistema di banconote idonee	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	Σ 4.3 Restituzione di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove qualità = idoneo E «al tipo di scorta» = ESS
-	Σ 4.2 Trasferimento di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove qualità = idoneo E «dal tipo di scorta» = ESS

— Prima che le banconote ESS idonee possano essere emesse, esse sono trasferite alle LS della BCN emittente.

### 3.3 Sviluppo delle scorte logistiche di banconote nuove e idonee (controllo non obbligatorio)

Relazione	Numero e nome della voce	Periodo di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
	2.3 Scorte logistiche di banconote nuove detenute da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	2.4 Scorte logistiche di banconote idonee detenute da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
=			
	2.3 Scorte logistiche di banconote nuove detenute da BCN	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	2.4 Scorte logistiche di banconote idonee detenute da BCN	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	4.1 Consegna della nuova produzione da parte della stamperia alla BCN responsabile	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove «al tipo di scorta» = LS
+	Σ 4.3 Restituzione di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove qualità = nuovo o idoneo E «al tipo di scorta» = LS
-	Σ 4.2 Trasferimento di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove (qualità = nuovo o idoneo E «dal tipo di scorta» = LS) O (qualità = nuovo E «dal tipo di scorta» = produzione E «al tipo di scorta» = LS)
-	3.1 Banconote emesse da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	3.7 Banconote processate da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
-	3.8 Banconote classificate come non idonee da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
-	3.2 Banconote trasferite da BCN a banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
-	Σ 3.3. Banconote trasferite da BCN a banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k

### 3.4 Sviluppo delle scorte di banconote non processate (controllo non obbligatorio)

Relazione	Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
	2.6 Scorte di banconote non processate detenute da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
=			
	2.6 Scorte di banconote non processate detenute da BCN	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
-	3.7 Banconote processate da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k

Relazione	Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
+	3.4 Banconote restituite alla BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	3.5 Banconote trasferite da banche NHTO a BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+ Σ	3.6 Banconote trasferite da banche ECI a BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+ Σ	4.3 Restituzione di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove qualità = non processato
- Σ	4.2 Trasferimento di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove qualità = non processato

- Tutti gli incassi di banconote non processate sono registrati presso la BCN ricevente con «al tipo di scorta» = LS.
- Tutti i trasferimenti di banconote non processate sono registrati presso la BCN fornitrice con «dal tipo di scorta» = LS e con «al tipo di scorta» = LS.

### 3.5 Sviluppo di scorte di banconote detenute da banche NHTO (controllo non obbligatorio)

Relazione	Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
	2.7 Scorte logistiche di banconote nuove detenute da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	2.8 Scorte logistiche di banconote idonee detenute da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	2.9 Scorte di banconote non idonee detenute da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	2.10 Scorte di banconote non processate detenute da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
=			
	2.7 Scorte logistiche di nuove banconote detenute da banche NHTO	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	2.8 Scorte logistiche di banconote idonee detenute da banche NHTO	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	2.9 Scorte di banconote non idonee detenute da banche NHTO	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	2.10 Scorte di banconote non processate detenute da banche NHTO	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	3.2 Banconote trasferite da BCN a banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	3.10 Banconote restituite alle banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
-	3.5 Banconote trasferite da banche NHTO a BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
-	3.9 Banconote messe in circolazione da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k

- Al fine del presente indirizzo, tutte le banconote ritirate dalla circolazione dalle banche NHTO sono incluse nella voce dei dati 2.10 («scorte di banconote non processate detenute da banche NHTO») finché non sono processate.

### 3.6 Sviluppo di scorte di banconote non processate detenute da banche ECI (controllo non obbligatorio)

Relazione	Numero e nome della voce	Periodo di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
	2.14 Scorte di banconote non processate detenute da banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k, banca ECI-m
=			
	2.14 Scorte di banconote non processate detenute da banche ECI	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k, banca ECI-m
-	3.15 Banconote processate da banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k, banca ECI-m
+	3.14 Banconote restituite a banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k, banca ECI-m

- Al fine del presente indirizzo, tutte le banconote ritirate dalla circolazione dalle banche ECI sono incluse nella voce dei dati 2.14 («scorte di banconote non processate detenute da banche ECI») finché non sono processate.

### 3.7 Sviluppo di scorte di banconote detenute da BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema (controllo obbligatorio)

Relazione	Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
	5.1 Scorte ante corso legale	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	5.2 Consegna anticipata di prima istanza	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
=			
	5.1 Scorte ante corso legale	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	5.2 Consegna anticipata di prima istanza	t-1	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	4.1 Consegna della nuova produzione da parte della stamperia alla BCN responsabile	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+	Σ 4.3 Restituzione di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove «da BCN» ≠ BCN segnalante-k
-	Σ 4.2 Trasferimento di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k dove «a BCN» ≠ BCN segnalante-k

## 4. Controlli di correttezza sulle attività operative delle banconote

### 4.1 Banconote classificate come non idonee da BCN (controllo obbligatorio)

Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
3.8 Banconote classificate come non idonee da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
≤		
3.7 Banconote processate da BCN	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k

## 4.2 Banconote classificate come non idonee da banche NHTO (controllo obbligatorio)

Numero e nome della voce dei dati	Periodo di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
3.12 Banconote classificate come non idonee da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k
≤		
3.11 Banconote processate da banche NHTO	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k

## 4.3 Banconote classificate come non idonee da banche ECI (controllo obbligatorio)

Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
3.16 Banconote classificate come non idonee da banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k, banca ECI-m
≤		
3.15 Banconote processate da banche ECI	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k, banca ECI-m

## 5. Controlli di correttezza su trasferimenti di banconote

## 5.1 Trasferimenti tra diversi tipi di scorte all'interno di una BCN (controllo obbligatorio)

Condizioni	Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
SE	4.2 Trasferimento di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k, «a BCN»-m, «dal tipo di scorta»-u, «al tipo di scorta»-v, qualità-x, pianificazione-y dove BCN-k = BCN-m
ALLORA	4.2 Trasferimento di banconote	t	tipo di scorta-u ≠ tipo di scorta-v

## 5.2 Riconciliazione per singoli trasferimenti di banconote tra BCN (che faranno parte in futuro dell'Eurosistema) (controllo non obbligatorio)

Operatori	Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
Σ	4.2 Trasferimento di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-k, «a BCN»-m, qualità-n, «al tipo di scorta»-p
=			
	4.3 Restituzione di banconote	t	Serie/variante-i, taglio-j, BCN segnalante-m, «da BCN»-k, qualità-n, «al tipo di scorta»-p

— Le banconote fornite da una BCN o da una BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema dovrebbero essere uguali alle banconote ricevute da un'altra BCN o da un'altra BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema.

## 6. Controlli di correttezza su monete

### 6.1 Sviluppo dell'emissione nazionale netta di monete (controllo non obbligatorio)

Relazione	Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
	1.1 Emissione nazionale netta di monete per la circolazione	t	serie-i, taglio-j, BCN segnalante-k
=			
	1.1 Emissione nazionale netta di monete per la circolazione	t-1	serie-i, taglio-j, BCN segnalante-k
+ $\Sigma$	3.1 Monete emesse al pubblico	t	serie-i, taglio-j, BCN segnalante-k
- $\Sigma$	3.2 Monete restituite dal pubblico	t	serie-i, taglio-j, BCN segnalante-k

- Tale controllo di correttezza si applica dal secondo periodo di segnalazione in cui una BCN segnala i dati CIS 2 alla BCE.
- Se una nuova serie o taglio diventa moneta a corso legale, tale controllo è eseguito dal primo periodo di segnalazione in cui questa serie o taglio è moneta a corso legale. L'emissione nazionale netta per il precedente periodo di segnalazione (t-1) è, in questo caso, zero.

### 6.2 Riconciliazione di quantità di monete (controllo obbligatorio)

Relazione	Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
$\Sigma$	2.1 Scorte di monete	t	serie-i, taglio-j, BCN segnalante-k
$\geq$			
	5.1 Scorte di monete per la circolazione che sono state accreditate detenute da entità emittenti monete	t	serie-i, taglio-j, BCN segnalante-k

- Il CIS 2 raccoglie i dati sulle scorte (voce 2.1), senza considerare se sono accreditate all'emittente(i) o meno. La scorta totale per tutte le entità emittenti monete che fisicamente le detengono all'interno di uno Stato membro partecipante, deve essere più grande o uguale alla scorta accreditata all'emittente di quello Stato membro ovvero agli emittenti degli altri Stati membri partecipanti.

### 6.3 Confronto fra le scorte accreditate in totale e le scorte accreditate della BCN (controllo obbligatorio)

Relazione	Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Altri dettagli
$\Sigma$	5.1 Scorte di monete per la circolazione accreditate che sono detenute da entità emittenti monete	t	BCN segnalante-k Poiché la voce dei dati 5.1 è segnalata come numero, le singole cifre sono moltiplicate per il rispettivo valore nominale
+	5.3 Valore delle monete da collezione accreditate che sono detenute da entità emittenti moneta	t	BCN segnalante-k

Relazione	Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Altri dettagli
$\geq$			
	6.3 Valore delle scorte accreditate all'emittente(i) da BCN	t	BCN segnalante-k

6.4 *Smaltimento delle monete (controllo obbligatorio)*

Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
3.4 Monete classificate come non idonee	t	serie-i, taglio-j, BCN segnalante-k, entità-m
$\leq$		
3.3 Monete processate	t	serie-i, taglio-j, BCN segnalante-k, entità-m

6.5 *Controllo sulle eccedenze e carenze (controllo obbligatorio)*

Condizioni	Nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
SE	6.1 Eccedenza di monete	t	taglio-j, BCN segnalante-k
$> 0$			
ALLORA	6.2 Carezza di monete	t	taglio-j, BCN segnalante-k

Deve essere 0 o vuoto

6.6 *Riconciliazione per singoli trasferimenti di moneta tra i (futuri) Stati membri partecipanti (controllo non obbligatorio)*

Numero e nome della voce	Periodi di segnalazione	Disaggregazioni e BCN segnalante
4.1 Trasferimento di monete per la circolazione	t	serie-i, taglio-j, BCN segnalante-k, «a Stato membro»-m
=		
4.2 Restituzione di monete per la circolazione	t	serie-i, taglio-j, BCN segnalante-m, «da Stato membro»-k

- Le monete offerte da un (futuro) Stato membro partecipante dovrebbero essere uguali alle monete ricevute da un altro (futuro) Stato membro partecipante.

## GLOSSARIO

Il presente glossario definisce i termini tecnici utilizzati negli allegati all'indirizzo.

«**Banconote idonee**» (*Fit banknotes*): per banconote idonee si intendono i) le banconote in euro che sono state restituite alla BCN e che sono idonee alla circolazione in conformità ad un separato atto legale della BCE sullo smaltimento delle banconote da parte delle BCN; o ii) banconote in euro che sono state restituite a enti creditizi, incluse le banche NHTO e le banche ECI, e che sono idonee alla circolazione conformemente agli standard minimi di smistamento disposti nel BRF.

«**Banconote in circolazione**» (*Banknotes in circulation*): per banconote in circolazione si intendono tutte le banconote in euro emesse dall'Eurosistema e messe in circolazione dalle BCN in un determinato momento, che ai fini di tale indirizzo includono anche le banconote messe in circolazione da banche NHTO e da banche ECI. Esse corrispondono all'emissione nazionale netta aggregata delle banconote in euro. Da notare che il concetto di «banconote in circolazione» non si applica a livello nazionale perché non può determinarsi se le banconote messe in circolazione in uno Stato membro partecipante stanno circolando in quello Stato membro o se sono state ritirate dalla circolazione da altre BCN, da banche NHTO o da banche ECI.

«**Banconote non idonee**» (*Unfit banknotes*): per banconote non idonee si intendono i) le banconote in euro che sono state restituite alle BCN ma che non sono idonee alla circolazione in conformità ad un diverso atto legale della BCE sullo smaltimento delle banconote da parte delle BCN; o ii) banconote in euro che sono state restituite agli enti creditizi, incluse le banche NHTO e le banche ECI, ma che non sono idonee alla circolazione in conformità agli standard minimi di smistamento disciplinati nel BRF.

«**Banconote non processate**» (*Unprocessed banknotes*): per banconote non processate si intendono i) le banconote in euro che sono state restituite alle BCN ma che non sono state ancora controllate per autenticità e idoneità in conformità ad un diverso atto legale della BCE sullo smaltimento delle banconote da parte delle BCN; o ii) banconote in euro che sono state restituite agli enti creditizi, comprese le banche HHTO e ECI, ma che non sono state ancora controllate per autenticità e idoneità ai sensi del BRF.

«**Banconote nuove**» (*New banknotes*): per banconote nuove si intendono le banconote in euro che non sono state ancora messe in circolazione dalle BCN, dalle banche NHTO o dalle banche ECI, o le banconote in euro in consegna anticipata di prima istanza da parte delle BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema.

«**Centro contante**» (*Cash centre*): per centro contante si intende una entità di sicurezza centralizzata dove le banconote in euro e/o le monete in euro per la circolazione sono gestite dopo il trasporto da luoghi differenti.

«**Dotazione iniziale**» (*Starter kit*): per dotazione iniziale si intende un pacchetto contenente un numero di monete in euro per la circolazione di differenti tagli, come specificato dalle autorità nazionali competenti, ai fini della consegna anticipata di seconda istanza delle monete in euro per la circolazione in favore del pubblico in un futuro Stato membro partecipante.

«**Emissione nazionale lorda**» (*National gross issuance*): per emissione nazionale lorda in relazione alle monete in euro si intendono le monete in euro per la circolazione o le monete da collezione in euro che sono state coniate dall'emittente nello Stato membro partecipante (ad esempio monete il cui valore nominale è stato accreditato all'emittente), a prescindere dal fatto che le monete siano detenute da una BCN, da una BCN che farà parte in futuro dell'Eurosistema, da una terza parte emittente monete o dal pubblico.

Per monete per la circolazione, emissione lorda nazionale = emissione netta nazionale di monete per la circolazione (voce 1.1) + scorte di monete per la circolazione detenute da entità emittenti monete che sono state accreditate (voce 5.1) + trasferimenti di monete per la circolazione fin dalla loro introduzione (voce cumulativa 4.1) – restituzioni di monete per la circolazione fin dalla loro introduzione (voce cumulativa 4.2).

Per le monete da collezione, emissione nazionale lorda = emissione nazionale netta di monete da collezione (valore) (voce 1.3) + valore delle monete da collezione detenute da entità emittenti monete che sono state accreditate (voce 5.3).

«**Emissione nazionale netta di banconote**» (*National net issuance of banknotes*): per emissione nazionale netta si intende il volume delle banconote in euro emesse e messe in circolazione da una singola BCN in un momento specifico (ad esempio alla fine di un periodo di segnalazione), ivi comprese tutte le banconote in euro messe in circolazione da tutte le banche nazionali NHTO e da tutte le banche ECI gestite da quella BCN. Sono esclusi i trasferimenti di banconote alle altre BCN o alle BCN che faranno parte in futuro dell'Eurosistema. L'emissione nazionale netta di banconote può essere calcolata utilizzando sia i) il metodo della scorta, che utilizza solo i dati sulle scorte relativi ad uno specifico momento; o ii) il metodo di flusso, che aggrega i dati di flusso dalla data dell'introduzione delle banconote fino ad uno specifico momento temporale (ad esempio alla fine del periodo di segnalazione).

Metodo della scorta: emissione nazionale netta = banconote create (voce 1.1) – scorte di banconote create (voci da 2.1 a 2.15) – banconote distrutte (voci 1.2 e 1.3).

Metodo di flusso: emissione nazionale netta = banconote create emesse dalla BCN (incluse le banconote messe in circolazione da banche NHTO e da banche ECI) dalla loro introduzione (voci cumulative 3.1, 3.9 e 3.13) – banconote create restituite alla BCN (incluse le banconote restituite alle banche NHTO e alle banche ECI) dalla loro introduzione (voci cumulative 3.4 e 3.10 e 3.14).

«**Entità emittenti monete**» (*Coin-issuing entities*): per entità emittenti moneta si intende qualsiasi organismo a cui l'emittente nazionale di monete in euro affida il compito di mettere in circolazione monete in euro, o lo stesso emittente. Le entità emittenti monete possono comprendere la BCN, le zecche, la tesoreria, agenzie pubbliche designate e agenzie private designate. Tali entità ad eccezione della BCN sono riportate anche come «terze parti emittenti monete».

«**Monete create**» (*Created coins*): per monete create si intendono le monete in euro per la circolazione che sono state: i) prodotte da zecche con il rispettivo lato nazionale; ii) consegnate a entità emittenti monete in uno Stato membro partecipante; e iii) registrate nei sistemi di gestione del contante di tali entità emittenti monete. Ciò si applica mutatis mutandis per le monete in euro da collezione.

«**Monete da collezione**» (*Collector coins*): per monete da collezione si intendono le monete in euro che sono a corso legale solo nello Stato membro partecipante di emissione e che non sono intese per la circolazione. Il loro valore nominale, il loro disegno, dimensione e peso sono differenti da quelli delle monete in euro per la circolazione così da essere facilmente distinguibili da queste ultime. Le monete da collezione includono anche le monete in metallo prezioso <sup>(1)</sup>.

«**Monete in circolazione**» (*Coins in circulation*): per monete in circolazione si intende l'emissione nazionale netta aggregata di monete in euro per la circolazione (voce dei dati 1.1). Da notare che il concetto di «monete in circolazione» non si applica a livello nazionale perché non può determinarsi se le monete messe in circolazione in uno Stato membro partecipante stanno circolando lì e se sono state ritirate dalla circolazione dalle entità emittenti monete in altri Stati membri partecipanti. Le monete in euro da collezione non sono incluse poiché sono monete a corso legale solo nello Stato membro di emissione.

«**Monete per la circolazione**» (*Circulation coins*): per monete per la circolazione si intendono le monete in euro definite come aventi lo stato di moneta a corso legale in tutta l'area dell'euro conformemente al regolamento (CE) n. 975/98 del Consiglio, del 3 maggio 1998, riguardante i valori unitari e le specificazioni tecniche delle monete metalliche in euro destinate alla circolazione <sup>(2)</sup> (ad esempio per la prima serie di monete in euro come lanciate il 1° gennaio 2002 0,01 EUR, 0,02 EUR, 0,05 EUR, 0,10 EUR, 0,20 EUR, 0,50 EUR, 1 EUR e 2 EUR). Le monete in euro per la circolazione includono monete con una speciale rifinitura o qualità e/o confezione e monete commemorative in euro per la circolazione. Queste ultime generalmente commemorano un evento o una personalità e sono emesse ad un valore nominale per un periodo limitato e in quantità limitate.

«**Programma di archivio in custodia esteso**» o «**programma ECI**» (*Extended custodial inventory programme* or *ECI programme*): per programma di archivio in custodia esteso si intende un programma che consiste di accordi contrattuali tra la BCE, una BCN e singoli enti creditizi («banche ECI»), in base ai quali la BCN i) fornisce alle banche ECI le banconote in euro, che esse detengono in custodia al di fuori dell'Europa al fine di metterle in circolazione; e ii) accredita le banche ECI a fronte delle banconote in euro che sono depositate dai loro clienti, controllate in autenticità e idoneità, detenute in custodia e notificate alla BCN. Le banconote detenute in custodia da banche ECI, incluse quelle in transito tra la BCN e le banche ECI, sono pienamente garantite fino a che non sono messe in circolazione dalle banche ECI o riconsegnate alla BCN. Le banconote trasferite dalla BCN alle banche ECI formano parte delle banconote create dalla BCN (voce 1.1). Le banconote detenute in custodia da banche ECI non fanno parte dell'emissione nazionale netta di banconote della BCN.

«**Pubblico**» (*Public*): per pubblico si intendono, in relazione all'emissione di monete in euro, tutte le entità e le persone diverse dalle entità emittenti moneta nel (futuro) Stato membro partecipante.

«**Sistema c.d. notes-held-to-order**» o «**schema NHTO**» (*Notes-held-to-order scheme* or *NHTO scheme*): per sistema c.d. notes-held-to-order si intende un sistema che consiste in accordi contrattuali individuali tra una BCN e alcuni enti creditizi («banche NHTO») nello Stato membro partecipante della BCN per cui la BCN i) fornisce alle banche NHTO banconote in euro che esse detengono in custodia presso i loro locali al fine di metterle in circolazione; e ii) accredita alle banche NHTO le banconote in euro che sono depositate dai loro clienti, controllate per autenticità e idoneità, detenute in custodia e notificate alla BCN. Le banconote trasferite dalla BCN alle banche NHTO fanno parte delle banconote create dalla BCN (voce 1.1). Le banconote detenute in custodia dalle banche NHTO non fanno parte dell'emissione nazionale netta di banconote della BCN.

«**Scorta strategica dell'Eurosistema**» (ESS) (*Eurosystem Strategic Stock*) (ESS): per «Scorta strategica dell'Eurosistema» (ESS) si intende la scorta di banconote nuove e idonee in euro accumulate da certe BCN per sopperire alla richiesta di banconote in euro che non può essere soddisfatta da scorte logistiche <sup>(3)</sup>.

«**Scorte logistiche**» (LS) (*Logistical stocks*) (LS): per scorte logistiche si intendono tutte le scorte di banconote in euro nuove e idonee, diverse dalla ESS, detenute dalle BCN e, ai fini del presente indirizzo, da banche NHTO e da banche ECI <sup>(3)</sup>.

«**Serie di banconote**» (*Banknote series*): per serie di banconote si intende un numero di valori unitari di banconote in euro definite come una serie nella decisione BCE/2003/4, del 20 marzo 2003, relativa a tagli, specifiche, riproduzione, sostituzione e ritiro delle banconote in euro <sup>(4)</sup> o in un successivo atto legale della BCE (ad esempio, la prima serie di banconote in euro lanciate il 1° gennaio 2002 è formata dai tagli 5 EUR, 10 EUR, 20 EUR, 50 EUR, 100 EUR, 200 EUR e 500 EUR), mentre le banconote in euro che sono state riviste per specifiche tecniche o per un disegno revisionato, (ad esempio, una firma differente, per i differenti Presidenti della BCE) costituiscono nuove serie di banconote solo se riferite come tali in un emendamento alla decisione BCE/2003/4 o in un altro atto legale della BCE.

<sup>(1)</sup> Monete vendute come un investimento in metallo prezioso, sono chiamate monete in metallo prezioso o monete di investimento. Esse sono generalmente coniate secondo la richiesta nel mercato e non si distinguono per nessun particolare di finitura o qualità. Tali monete sono valutate secondo il corrente prezzo di mercato per il loro contenuto di metallo, più un piccolo margine per la coniazione che copre i costi di produzione, i costi di promozione e un piccolo profitto.

<sup>(2)</sup> GUL 139, dell'11.5.1998, pag. 6.

<sup>(3)</sup> Come riferito in un separato atto legale della BCE sulla gestione di scorte di banconote.

<sup>(4)</sup> GUL 78 del 25.3.2003, pag. 16.

«**Serie di monete**» (*Coin series*): per serie di monete si intende un numero di valori unitari di monete in euro definite come una serie nel regolamento (CE) n. 975/98 o in un successivo atto legale della Comunità (ossia, la prima serie delle monete in euro lanciate il 1° gennaio 2002 è formata dai valori nominali 0,01 EUR, 0,02 EUR, 0,05 EUR, 0,10 EUR, 0,20 EUR, 0,50 EUR, 1 EUR e 2 EUR), mentre le monete in euro che sono state riviste per specifiche tecniche o per un disegno revisionato (modifiche, ad esempio, alla mappa dell'Europa nella parte che riguarda la Comunità) costituiscono una nuova serie di monete in euro solo se riferite come tali in una modifica al regolamento (CE) n. 975/98 o in un altro atto legale della Comunità.

«**Valore unitario**» (*Denomination*): per valore unitario si intende il valore nominale di una banconota o moneta in euro, come disposto per le banconote nella decisione BCE/2003/4 o in un successivo atto legale della BCE, e come disposto per le monete nel regolamento (CE) n. 975/1998 o in un successivo atto legale della Comunità.

«**Variante di banconota**» (*Banknote variant*): per variante di banconota in una serie di banconote si intende una sotto-serie che comprende uno o più tagli di banconote in euro con misure di sicurezza aggiornate e/o un disegno rivisto.

---

**NOTA PER IL LETTORE**

Le istituzioni hanno deciso di non fare più apparire nei loro testi la menzione dell'ultima modifica degli atti citati.

Salvo indicazione contraria, nei testi qui pubblicati il riferimento è fatto agli atti nella loro versione in vigore.