

# Gazzetta ufficiale

# L 182

## dell'Unione europea



Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

52° anno  
15 luglio 2009

Sommario

I Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria

### REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (CE) n. 617/2009 del Consiglio, del 13 luglio 2009, recante apertura di un contingente tariffario autonomo per le importazioni di carni bovine di alta qualità** ..... 1
  
- Regolamento (CE) n. 618/2009 della Commissione, del 14 luglio 2009, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli .. 2
  
- ★ **Regolamento (CE) n. 619/2009 della Commissione, del 13 luglio 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità <sup>(1)</sup>** ..... 4
  
- ★ **Regolamento (CE) n. 620/2009 della Commissione, del 13 luglio 2009, recante modalità di gestione di un contingente tariffario per l'importazione di carni bovine di alta qualità** ..... 25
  
- ★ **Regolamento (CE) n. 621/2009 della Commissione, del 14 luglio 2009, recante divieto di pesca dello sgombro nelle zone VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIIc e VIIIe, nelle acque comunitarie della zona Vb e nelle acque internazionali delle zone IIa, XII e XIV per le navi battenti bandiera spagnola** 31

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

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

DECISIONI

**Commissione**

2009/548/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 30 giugno 2009, che istituisce un modello per i piani di azione nazionali per le energie rinnovabili di cui alla direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio [notificata con il numero C(2009) 5174] <sup>(1)</sup>.....** 33

2009/549/CE:

- ★ **Decisione della Commissione, del 13 luglio 2009, relativa alla nomina di un membro del consiglio di vigilanza dello European Financial Reporting Advisory Group esperto in politiche pubbliche .....** 63



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

## I

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

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (CE) N. 617/2009 DEL CONSIGLIO

del 13 luglio 2009

**recante apertura di un contingente tariffario autonomo per le importazioni di carni bovine di alta qualità**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 133,

vista la proposta della Commissione,

considerando quanto segue:

- (1) Tenendo presente l'interesse della Comunità a sviluppare relazioni commerciali armoniose con i paesi terzi, è opportuno prevedere l'apertura, a titolo autonomo, di un contingente tariffario comunitario d'importazione di 20 000 tonnellate di carni bovine di alta qualità fresche, refrigerate o congelate.
- (2) Conformemente all'articolo 144 del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) <sup>(1)</sup>, in combinato disposto con l'articolo 4 di tale regolamento, i contingenti tariffari dei prodotti interessati dal presente regolamento sono aperti e gestiti dalla Commissione in base alle modalità di applicazione adottate in conformità della procedura di cui all'articolo 195, paragrafo 2, di tale regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

1. È aperto un contingente tariffario comunitario annuo recante il numero d'ordine 09.4449 per l'importazione di 20 000 tonnellate, espresse in peso del prodotto, di carni bovine di alta qualità fresche, refrigerate o congelate, di cui ai codici NC 0201, 0202, 0206 10 95 e 0206 29 91.
2. Il dazio all'importazione per il contingente di cui al paragrafo 1 è fissato allo 0 %.
3. L'anno contingenziale inizia il 1° luglio e termina il 30 giugno.

*Articolo 2*

Il contingente tariffario di cui all'articolo 1 è gestito dalla Commissione in conformità dell'articolo 144 e dell'articolo 195, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1234/2007.

*Articolo 3*

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

Esso si applica a decorrere dal 1° agosto 2009.

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

Fatto a Bruxelles, addì 13 luglio 2009.

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

E. ERLANDSSON

<sup>(1)</sup> GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

**REGOLAMENTO (CE) N. 618/2009 DELLA COMMISSIONE****del 14 luglio 2009****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) <sup>(1)</sup>,

visto il regolamento (CE) n. 1580/2007 della Commissione, del 21 dicembre 2007, recante modalità di applicazione dei regolamenti (CE) n. 2200/96, (CE) n. 2201/96 e (CE) n. 1182/2007 nel settore degli ortofrutticoli <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 138, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

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

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 15 luglio 2009.

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

Fatto a Bruxelles, il 14 luglio 2009.

*Per la Commissione*

Jean-Luc DEMARTY

*Direttore generale dell'Agricoltura e  
dello sviluppo rurale*

<sup>(1)</sup> GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 350 del 31.12.2007, pag. 1.

## ALLEGATO

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

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	MK	30,0
	ZZ	30,0
0707 00 05	TR	106,6
	ZZ	106,6
0709 90 70	TR	102,0
	ZZ	102,0
0805 50 10	AR	49,3
	TR	53,0
	ZA	67,1
	ZZ	56,5
0808 10 80	AR	85,4
	BR	73,6
	CL	97,7
	CN	94,7
	NZ	96,5
	US	98,1
	ZA	81,9
	ZZ	89,7
0808 20 50	AR	84,7
	CL	76,8
	NZ	87,2
	ZA	101,6
	ZZ	87,6
0809 10 00	HR	90,0
	TR	189,4
	XS	103,5
	ZZ	127,6
0809 20 95	TR	262,6
	ZZ	262,6
0809 30	TR	145,4
	ZZ	145,4

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

## REGOLAMENTO (CE) N. 619/2009 DELLA COMMISSIONE

del 13 luglio 2009

recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, ha istituito l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(2)</sup>.
- (2) A norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2111/2005, alcuni Stati membri hanno comunicato alla Commissione informazioni utili nel contesto dell'aggiornamento dell'elenco comunitario. Informazioni utili sono state comunicate anche da paesi terzi. Sulla base di tali informazioni è opportuno aggiornare l'elenco comunitario.
- (3) La Commissione ha informato tutti i vettori aerei interessati, direttamente o, quando ciò non era possibile, per il tramite delle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme nei loro confronti, indicando i fatti salienti e le considerazioni atte a motivare una decisione volta a imporre loro un divieto operativo all'interno della Comunità o a modificare le condizioni di un divieto operativo imposto a un vettore aereo incluso nell'elenco comunitario.
- (4) La Commissione ha offerto ai vettori aerei interessati la possibilità di consultare la documentazione fornita dagli Stati membri, di trasmettere osservazioni scritte e di es-

sere ascoltati entro 10 giorni lavorativi dalla Commissione nonché dal comitato per la sicurezza aerea istituito dal regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile<sup>(3)</sup>.

- (5) La Commissione e, in casi specifici, alcuni Stati membri hanno consultato le autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme nei confronti dei vettori aerei interessati.
- (6) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 474/2006.

**Vettori aerei comunitari**

- (7) In base alle informazioni ottenute attraverso i controlli a terra SAFA effettuati su aeromobili di alcuni vettori aerei comunitari, nonché tramite ispezioni e audit effettuati in aree specifiche dalle rispettive autorità aeronautiche nazionali, alcuni Stati membri hanno adottato determinate misure di intervento. Essi hanno informato la Commissione e il comitato per la sicurezza aerea in merito a queste misure: le autorità competenti della Grecia hanno comunicato che il certificato di operatore aereo (COA) del vettore EuroAir Ltd è stato revocato l'8 maggio 2009; le autorità competenti della Svezia hanno comunicato di aver revocato, il 23 gennaio 2009, il COA del vettore Nordic Airways AB («Regional») e, il 31 marzo 2009, quello del vettore Fly Excellence AB.

**One Two Go Airlines e Orient Thai Airlines***One Two Go Airlines*

- (8) L'8 aprile 2009, le autorità competenti thailandesi [il Ministero dell'aviazione civile (MAC) thailandese] hanno informato la Commissione di aver revocato il CAO del vettore One Two Go. Nonostante One Two Go abbia presentato ricorso contro l'ordinanza di revoca, il MAC ha confermato tale ordinanza in data 4 maggio 2009.
- (9) Pertanto, tenendo conto del fatto che l'operatore in questione ha perso il suo COA e che, di conseguenza, la sua licenza di esercizio non può più essere considerata valida, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che One Two Go non sia più un «vettore aereo» secondo la definizione dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 2111/2005 e debba pertanto essere cancellato dall'elenco di cui all'allegato A.

<sup>(1)</sup> GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.<sup>(2)</sup> GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14.<sup>(3)</sup> GU L 373 del 31.12.1991, pag. 4.

*Orient Thai Airlines*

- (10) Ai sensi del regolamento (CE) n. 298/2009 della Commissione, dell'8 aprile 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità <sup>(1)</sup>, il MAC thailandese ha trasmesso alla Commissione le informazioni relative all'efficacia delle azioni correttive adottate dal vettore Orient Thai, nonché delle misure intraprese dallo stesso Ministero per correggere le carenze in materia di sicurezza individuate in precedenza, e che hanno portato alla sospensione delle operazioni del vettore con l'aeromobile del tipo MD-80 per un periodo di 75 giorni, fino al 7 ottobre 2008.
- (11) La Commissione ritiene pertanto, sulla base delle suddette informazioni, che non si rendano necessarie ulteriori iniziative.

**Vettori aerei dell'Ucraina***Sorveglianza globale in materia di sicurezza dei vettori aerei dell'Ucraina*

- (12) In seguito all'adozione del regolamento (CE) n. 298/2009 un gruppo di esperti europei ha effettuato una visita in Ucraina dal 25 al 29 maggio 2009 per verificare il grado di attuazione del piano di azione presentato dalle competenti autorità ucraine per migliorare la sorveglianza nonché la situazione in materia di sicurezza dei due vettori le cui attività sono soggette a un divieto operativo nella Comunità: Ukraine Cargo Airways e Ukrainian Mediterranean Airlines. Inoltre, allo scopo di verificare l'esercizio della sorveglianza da parte dell'Amministrazione statale dell'aviazione dell'Ucraina, il gruppo di esperti comunitari ha visitato due vettori, South Airlines e Khors Air Company, che operano nella Comunità e sono stati oggetto di controlli a terra nella Comunità e in altri Stati ECAC.
- (13) L'Amministrazione statale dell'aviazione ha compiuto solo limitati progressi nell'attuazione del suo piano d'azione. Tutte le azioni (12/12) identificate dall'Amministrazione statale dell'aviazione nel suo piano di azione presentato il 31 maggio 2008, per migliorare l'esercizio della sorveglianza devono ancora essere concluse. Non è stata effettuata alcuna certificazione secondo i requisiti annunciati dall'Amministrazione statale dell'aviazione, in quanto la relativa legislazione non è ancora entrata in vigore e il completamento delle azioni correttive non potrà avvenire prima del luglio 2011, nel migliore dei casi, in quanto una parte delle attuazioni è scivolata al 2015.
- (14) L'attuazione del piano di azione è direttamente connessa alla complessità del sistema giuridico dell'Ucraina che non permette di identificare con chiarezza le norme utilizzate per l'autorizzazione degli aeromobili e degli operatori e di accertarne l'effettiva conformità agli allegati dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). Di ciò si è avuto conferma durante le riunioni con i quattro operatori.

- (15) Inoltre, la relazione redatta dopo la visita rivela che le autorità competenti dell'Ucraina non dispongono di personale qualificato sufficiente per esercitare la sorveglianza su 74 titolari di COA (aeronavigabilità e operazioni). Non è stato possibile dimostrare pienamente l'esercizio continuo delle attività di sorveglianza e le osservazioni presentate dalle competenti autorità ucraine dopo la visita non hanno potuto chiarire questi aspetti. Inoltre, un attento esame del sistema COA utilizzato dalle autorità competenti dell'Ucraina ha dimostrato che questo sistema non permette di identificare con chiarezza i regolamenti o le norme che vengono applicati per la certificazione né di conoscere con esattezza la flotta autorizzata per le operazioni e quali sono esattamente le autorizzazioni rilasciate.

- (16) Le osservazioni presentate dalle competenti autorità ucraine non sono state sufficienti a spiegare le criticità emerse durante la visita. Le varie azioni correttive annunciate dalle suddette autorità dovranno essere attentamente monitorate e periodicamente valutate tenendo conto inoltre della visita dell'ICAO effettuata nel giugno 2008 nell'ambito del programma USOAP. Inoltre, successivamente alla visita, le autorità competenti dell'Ucraina hanno presentato un piano di azioni correttive, la cui attuazione dipende dall'adozione di una nuova legge sull'aviazione, prevista nel 2010. Pertanto, l'adozione di varie norme attuative non potrà essere completata prima del secondo semestre del 2011 per le attività aeronautiche, della fine del 2012 per la certificazione del personale di volo e della fine del 2015 per il mantenimento della aeronavigabilità.

- (17) Alla luce dei risultati della visita e di quanto esposto durante la riunione del comitato per la sicurezza aerea il 1° luglio 2009, la Commissione continuerà a monitorare l'attuazione di queste azioni e cooperare con le autorità competenti ucraine, assistendole nel miglioramento della sorveglianza e nell'affrontare eventuali questioni di non conformità. Inoltre, gli Stati membri intendono verificare sistematicamente l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti, rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili di vettori titolari di licenze rilasciate in Ucraina, a norma del regolamento (CE) n. 351/2008 della Commissione <sup>(2)</sup>.

*Motor Sich JSC Airlines*

- (18) Dopo l'adozione del regolamento (CE) n. 298/2009 il vettore è stato invitato a presentare eventuali informazioni rilevanti fra cui le azioni correttive previste per rimediare alle carenze in materia di sicurezza precedentemente individuate. Le autorità competenti dell'Ucraina hanno trasmesso informazioni a chiarimento delle iniziative prese nei confronti del COA del vettore. Il 4 giugno 2009 Motor Sich ha presentato della documentazione che dimostra che la compagnia ha effettuato una analisi delle cause di fondo e ha preparato azioni correttive per porre rimedio ad eventuali carenze in materia di sicurezza. Sia tale analisi che le relative azioni correttive sono state approvate dalle competenti autorità ucraine. Inoltre,

<sup>(1)</sup> GU L 95 del 9.4.2009, pag. 16.

<sup>(2)</sup> GU L 109 del 19.4.2008, pag. 7.



il 15 giugno la compagnia ha trasmesso della documentazione, che riguarda anche le azioni correttive, alle autorità competenti francesi che hanno effettuato un'ispezione <sup>(1)</sup> sull'aeromobile AN-12 (UR-11819). Il piano di azioni correttive dimostra che i manuali e la documentazione della compagnia (manuale operativo e manuale di volo) sono stati modificati per renderli conformi alle norme dell'ICAO e permettere una corretta preparazione del volo.

(19) Tuttavia, la formazione di piloti ed equipaggio diretta a garantire l'effettiva applicazione di manuali e procedure riveduti non è sufficiente a permettere un'adeguata illustrazione dell'ampia gamma di modifiche introdotte. Inoltre, la Commissione non ha ricevuto alcuna informazione da parte delle competenti autorità ucraine che precisi la verifica del grado di attuazione e l'effettiva conclusione di queste azioni allo scopo di porre rimedio in modo sostenibile alle carenze individuate in materia di sicurezza.

(20) Alla luce di queste risultanze e sulla base dei criteri comuni, la Commissione ritiene che, per il momento, il vettore Motor Sich non rispetti le pertinenti norme di sicurezza e debba quindi continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A.

#### *Ukraine Cargo Airways*

(21) In seguito all'adozione del regolamento (CE) n. 298/2009 il gruppo di esperti comunitari ha effettuato una visita presso il vettore in oggetto, il 27 maggio 2009. La relazione redatta al termine della visita riferisce che la flotta di Ukraine Cargo Airways (UCA) è stata notevolmente ridotta nel giro di un anno, passando da 20 aeromobili all'inizio del 2008 (dieci IL-76, tre AN-12, tre AN-26, tre elicotteri MIL-8 e un Tupolev Tu-134), a 4 aeromobili al momento della visita (due IL-76, un AN-12 e un AN-26). Dei 4 aeromobili che figurano sul COA solo uno, un IL-76 (UR-UCC), è in condizioni di aeronavigabilità, mentre per gli altri tre i certificati di aeronavigabilità sono scaduti. Il vettore ha dichiarato che tutti gli altri aeromobili non sono più abilitati al volo e non sono più operati.

(22) Secondo la relazione, UCA ha compiuto importanti progressi nell'attuazione del suo piano di azioni correttive presentato alla Commissione il 1° aprile 2008. In essa si riferisce che delle 22 azioni programmate, 19 sono state completate e chiuse. La politica e la documentazione in materia di sicurezza sono state rivedute e migliorate. È stato istituito un dipartimento interno per i controlli di sicurezza. Le condizioni tecniche degli aeromobili sono migliorate. Le procedure di formazione degli equipaggi sono state rivedute e migliorate. Tuttavia, restano ancora non attuate 3 azioni proposte in questo piano di azioni correttive, delle quali la più problematica è l'assenza di maschere ad ossigeno per utilizzo immediato per gli IL-76, AN-12 e AN-26 come prevedono le norme dell'ICAO per i voli sopra una certa altitudine.

(23) La relazione sottolinea inoltre importanti carenze in materia di sicurezza nelle aree delle operazioni di volo, della formazione e dei controlli, del mantenimento della aeronavigabilità e della manutenzione. Inoltre, il sistema di gestione della qualità è lacunoso in quanto non vi sono garanzie che le criticità individuate dagli audit interni o

dalle autorità competenti dell'Ucraina vengano corrette e verificate prima della chiusura, né esso assicura che venga effettuata un'analisi sistematica delle carenze. Tali constatazioni sollevano dei dubbi in merito alla sostenibilità delle misure correttive messe in atto dalla compagnia dopo l'imposizione del divieto operativo.

(24) La compagnia è stata invitata a presentare le proprie osservazioni in merito. UCA ha presentato il 10 giugno della documentazione per rispondere alle osservazioni fatte durante la visita. Delle 16 criticità evidenziate durante la visita, una può essere considerata effettivamente risolta dopo l'esame della documentazione presentata dalla compagnia. Per due criticità concernenti il manuale delle operazioni e il suo COA, la compagnia ha dichiarato di aver presentato all'approvazione delle competenti autorità dell'Ucraina modifiche al suo manuale di operazioni e di aver richiesto una limitazione del livello di volo nel suo COA per quanto riguarda gli aeromobili AN-12 (UR-UCN) e AN-26 (UR-UDM).

(25) La Commissione non ha ricevuto alcuna informazione concernente l'approvazione delle modifiche (limitazioni) richieste dalla compagnia. Inoltre, il vettore ha chiesto di essere sentito e il 1° luglio ha esposto la propria posizione alla Commissione e al Comitato per la sicurezza aerea precisando che su un totale di 51 azioni correttive ne dovevano ancora essere attuate 15, entro la fine di agosto 2009, dopo di che avrebbe avuto luogo la verifica da parte delle competenti autorità ucraine. La Commissione si riserva il diritto di procedere alla verifica dell'attuazione delle azioni correttive da parte di questo vettore.

(26) Alla luce di queste constatazioni la Commissione ritiene che, per il momento, sulla base dei criteri comuni, la compagnia non rispetti le pertinenti norme di sicurezza e debba quindi continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A.

#### *Ukrainian Mediterranean Airlines*

(27) In seguito all'adozione del regolamento (CE) n. 298/2009 il gruppo di esperti comunitari ha effettuato una visita presso il vettore in oggetto, il 28 maggio 2009. La relazione redatta dopo la visita dichiara che UMAir ha introdotto notevoli miglioramenti nel suo sistema di documentazione che è stato completamente riveduto. È stato istituito un dipartimento per la sicurezza ed è stato nominato un corrispondente per le ispezioni SAFA. Anche le procedure di formazione sono state rivedute e migliorate. Tuttavia, mentre UMAir sostiene di aver completato l'attuazione del suo piano di azioni correttive, come hanno verificato le competenti autorità ucraine, l'esame a campione delle azioni correttive effettuato dal gruppo di esperti ha dimostrato che permangono alcune carenze. Le azioni correttive intraprese da UMAir in relazione al *load-sheet/dry operating index* (lista di carico/massa operativa) non sembrano essere effettivamente applicate per tutti i tipi di aeromobili previsti sul COA. Alcune azioni correttive di carenze osservate durante l'ispezione SAFA non sono sistematicamente corrette inclusa la determinazione della loro causa profonda (perdita d'olio al motore, viti mancanti, limitazione di prestazioni nella lista dell'equipaggiamento minimo, ecc.).

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2008-564.



(28) Inoltre, importanti criticità in materia di sicurezza sono state evidenziate nell'area delle operazioni e della aeronavigabilità continua, della manutenzione e dell'engineering: non è disponibile una procedura chiara che gli equipaggi di UMAir debbano seguire in caso di guasto al motore durante il volo (discesa graduale) e manca nel manuale operativo la procedura per dichiarare un'emergenza quando, durante il volo, il carburante previsto/calcolato per l'atterraggio si rivela essere inferiore al minimo. Inoltre, non ha potuto essere dimostrata la conformità alle direttive sull'aeronavigabilità per un aeromobile (UR-CFF) e il suo motore, sono state riscontrate varie carenze nel caso degli aeromobili del tipo DC-9 e MD 83 e non vengono seguite le regole del programma di controllo e di prevenzione della corrosione (CPCP, *Corrosion Level identification and reporting rules*: identificazione del livello di corrosione e regole di comunicazione). Per quanto riguarda il sistema di qualità del vettore, il gruppo di esperti comunitari ha riferito nella sua relazione che la compagnia non è stata in grado di dimostrare che tutti gli aspetti della manutenzione e dei processi operativi di volo vengono periodicamente controllati; le azioni intraprese non sempre tengono nel dovuto conto le cause più profonde e non esiste un sistema generale di controllo delle criticità ancora non risolte (audit interni ed esterni incluse le constatazioni dell'autorità ucraina di accreditamento in materia di sicurezza).

(29) La compagnia è stata invitata a presentare le proprie osservazioni in merito. Il 1° luglio 2009, alla riunione del comitato per la sicurezza aerea, UMAir ha presentato un piano di azioni correttive approvato dalle competenti autorità dell'Ucraina. Il piano di azioni correttive è stato approntato per porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza individuate nel corso della visita. Tuttavia, la presentazione fatta dal vettore non ha permesso di risolvere le criticità evidenziate durante la visita, in particolare per quanto riguarda il mantenimento dell'aeronavigabilità. La Commissione si riserva il diritto di procedere alla verifica dell'attuazione delle azioni correttive da parte di questo vettore.

(30) Alla luce di queste constatazioni la Commissione ritiene che, per il momento, sulla base dei criteri comuni, la compagnia non rispetti le pertinenti norme di sicurezza e debba quindi continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A.

#### **Vettori aerei della Repubblica del Kazakistan**

(31) È stata comprovata l'incapacità delle autorità responsabili della sorveglianza dei vettori aerei certificati nel Kazakistan di applicare le norme pertinenti in materia di sicurezza, come hanno dimostrato i risultati dell'audit effettuato dall'ICAO, nell'ambito dell'*Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP).

(32) In seguito all'audit USOAP effettuato nell'aprile 2009 nel Kazakistan, l'ICAO ha notificato a tutti gli Stati che sono parti della Convenzione di Chicago, l'esistenza di gravi criticità in materia di sicurezza concernenti la sorve-

glianza di vettori e aeromobili registrati nel Kazakistan, una connessa alle operazioni <sup>(1)</sup> e una connessa all'aeronavigabilità <sup>(2)</sup>, in base alle quali la procedura di certificazione seguita nel Kazakistan per il rilascio di un COA non comporta tutte le disposizioni applicabili dell'allegato 6 dell'ICAO. La maggior parte dei COA esistenti sono stati rilasciati senza l'intervento di un ispettore qualificato in materia di aeronavigabilità. In particolare, non sono stati esaminati i seguenti aspetti nell'ambito della procedura di certificazione: presentazione di programmi di manutenzione, revisione della lista dell'equipaggiamento minimo (MEL), requisiti di mantenimento dell'aeronavigabilità per il rilascio delle autorizzazioni per operazioni specifiche come ETOPS (impiego di velivoli bimotori nel lungo raggio) e CAT III. Inoltre, la maggior parte dei certificati di aeronavigabilità è stata rilasciata senza effettuare un'ispezione tecnica degli aeromobili né sono state condotte dalle competenti autorità del Kazakistan ispezioni regolari degli aeromobili. I programmi di azioni correttive proposti dalle suddette autorità non sono stati considerati accettabili dall'ICAO in quanto non prevedono date di attuazione precise per le azioni correttive immediate dirette a rimediare alle gravi criticità in materia di sicurezza.

(33) La Commissione, alla luce delle due gravi criticità in materia di sicurezza segnalate poco dopo la visita dell'ICAO e delle relazioni SAFA, ha avviato consultazioni con le autorità competenti del Kazakistan, esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività dei vettori aerei autorizzati in tale Stato e chiedendo chiarimenti in merito alle iniziative intraprese dalle autorità competenti per rispondere alle constatazioni dell'ICAO e in sede di controlli SAFA.

(34) Le autorità competenti del Kazakistan hanno presentato della documentazione tra il 5 e il 29 giugno e hanno illustrato la propria posizione al Comitato per la sicurezza aerea il 30 giugno 2009. Le autorità competenti del Kazakistan hanno informato la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea, durante la loro presentazione del 30 giugno 2009, di aver stabilito un piano di azioni correttive per risolvere le carenze accertate dall'ICAO e di aver effettuato le prime tappe della sua attuazione, potendo in tal modo arrivare al rispetto di tutte le norme in materia di sicurezza dell'ICAO, probabilmente entro il giugno del 2010. Per quanto riguarda la risoluzione di due gravi criticità in materia di sicurezza evidenziate dall'ICAO, essa non è prevista prima del dicembre 2009. Le autorità competenti del Kazakistan hanno inoltre informato la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea della loro intenzione di presentare relazioni trimestrali sullo stato di attuazione delle azioni correttive proposte all'ICAO.

(35) Inoltre, le autorità competenti del Kazakistan hanno precisato che è stato rilasciato un totale di 69 COA e che, per 11 di essi, sono state prese disposizioni per sospenderli o revocarli al 1° aprile 2009. Resta tuttavia l'incertezza in merito alla effettiva applicazione delle azioni attuate per rispondere alle constatazioni in materia di

<sup>(1)</sup> Constatazione ICAO OPS/01.

<sup>(2)</sup> Constatazione ICAO AIR/01.

sicurezza dell'ICAO in quanto le decisioni di sospensione/revoca illustrate dalle competenti autorità del Kazakistan sono state prese prima dell'audit dell'ICAO nell'ambito del programma USOAP e non sono state fornite le prove che i COA siano stati effettivamente revocati. Alcuni dei COA di cui era stata comunicata la revoca al 1° aprile 2009 continuavano a essere validi al 1° giugno 2009. Inoltre, le competenti autorità del Kazakistan hanno riconosciuto che la loro legislazione permette che un aeromobile venga operato contemporaneamente da più di un operatore, senza una chiara indicazione del soggetto legalmente responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità e dell'esercizio dell'aeromobile in questione.

- (36) Il vettore Berkut State Airline, certificato nel Kazakistan, ha chiesto un'audizione presso la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea, che si è svolta il 30 giugno 2009. Nel corso di questa audizione, il vettore non ha presentato un piano di azione approfondito finalizzato ad assicurare la conformità alle norme di sicurezza e dissipare un'eventuale confusione con il vettore BEK Air, precedentemente denominato Berkut Air, che figura nell'elenco di cui all'allegato A dall'aprile 2009. Berkut State Airline ha inoltre manifestato la propria intenzione di abbandonare l'attività commerciale e l'esercizio di vecchi aeromobili.
- (37) Le autorità competenti del Kazakistan non hanno presentato informazioni relative ai certificati detenuti dal vettore BEK Air, precedentemente denominato Berkut Air, né per quanto riguarda l'attuazione di eventuali azioni correttive dirette a rimediare alle carenze in materia di sicurezza che hanno portato all'inserimento di questo vettore nell'elenco di cui all'allegato A nell'aprile 2009, né hanno presentato elementi di prova che dimostrano che questo vettore è soggetto ad eventuali azioni correttive.
- (38) Le competenti autorità del Kazakistan hanno informato il Comitato per la sicurezza aerea dell'esistenza di un terzo vettore denominato Berkut KZ, ma non sono state in grado di fornire informazioni in merito ai certificati detenuti da quest'ultimo vettore.
- (39) Il vettore SCAT, certificato nel Kazakistan, ha chiesto, tardivamente, un'audizione presso la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea, audizione che si è svolta il 30 giugno 2009. Durante tale audizione, il vettore ha riconosciuto che alcuni aeromobili, come lo Yak 42 con marca di immatricolazione UP-Y4210, vengono operati anche da altri vettori certificati nel Kazakistan, senza che venga indicato con chiarezza il soggetto legalmente responsabile del mantenimento dell'aeronavigabilità e dell'esercizio degli aeromobili in questione. Inoltre, il vettore e le autorità competenti del Kazakistan non sono stati in grado di provare che il mantenimento della aeronavigabilità e la manutenzione degli aeromobili del tipo Boeing B-737-522 e B-757-204 registrati in Lituania

(marche di immatricolazione: LY-AWE, LY-AWD, LY-FLB e LY-FLG) vengono effettuati in conformità alla normativa europea applicabile.

- (40) La Commissione riconosce gli sforzi intrapresi per riformare il sistema dell'aviazione civile nel Kazakistan e i primi passi compiuti per correggere le carenze in materia di sicurezza denunciate dall'ICAO. Tuttavia, sulla base dei criteri comuni, in attesa dell'effettiva attuazione di azioni correttive immediate in grado di rispondere alle preoccupazioni dell'ICAO in materia di sicurezza, si ritiene che le autorità competenti del Kazakistan, per il momento, non siano in grado di attuare e applicare le pertinenti norme di sicurezza a tutti i vettori aerei che si trovano sotto il loro controllo regolamentare. Pertanto, tutti i vettori certificati nel Kazakistan devono essere soggetti a divieto operativo e venire inseriti quindi nell'elenco di cui all'allegato A, con l'eccezione del vettore aereo Air Astana.

#### *Air Astana*

- (41) Il vettore Air Astana, certificato nel Kazakistan, ha chiesto un'audizione presso la Commissione e il Comitato per la sicurezza aerea, ai quali ha esposto la propria posizione il 30 giugno 2009. Nel corso dell'audizione, il vettore ha presentato una ampia serie di azioni correttive e un'analisi delle cause di fondo finalizzate a correggere le numerose carenze in materia di sicurezza che sono state individuate dalla Germania <sup>(1)</sup>, dai Paesi Bassi <sup>(2)</sup>, dal Regno Unito <sup>(3)</sup>, nonché da altri Stati CEAC <sup>(4)</sup> nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA. Per quanto riguarda la situazione in materia di sicurezza della sua flotta, tutti gli aeromobili che figurano sul COA del vettore sono registrati al di fuori del Kazakistan (Aruba). L'autorità competente di Aruba è responsabile della sorveglianza degli aeromobili che compongono la flotta di Astana in conformità alle disposizioni degli allegati 1 e 8 della Convenzione di Chicago, nonché dell'allegato 6 per gli aspetti relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità.
- (42) Alla luce di quanto precede la Commissione non ritiene necessario inserire il vettore Air Astana nell'elenco di cui all'allegato A. Tuttavia, tenendo conto dei risultati delle recenti ispezioni a terra <sup>(5)</sup> effettuate negli aeroporti della Comunità nell'ambito del programma SAFA, nonché dell'impegno degli Stati membri ad incrementare il numero dei controlli a terra sugli aeromobili operati da Air Astana nella Comunità, la Commissione ritiene opportuno sottoporre le attività di Air Astana nella Comunità, che devono essere strettamente limitate al livello attuale ed essere effettuate con gli aeromobili attualmente utilizzati, ad una sorveglianza specifica particolarmente severa. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni e alle suddette condizioni, si ritiene che questo vettore debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato B.

<sup>(1)</sup> LBA/D-2008-334, LBA/D-2008-944.

<sup>(2)</sup> CAA-NL-2008-24, CAA-NL-2008-254, CAA-NL-2009-7, CAA-NL-2009-42, CAA-NL-2009-55.

<sup>(3)</sup> CAA-UK-2008-187.

<sup>(4)</sup> DGCATR-2008-85, DGCATR-2008-310, DGCATR-2008-360, DGCATR-2008-381, DGCATR-2008-460, DGCATR-2008-585, DGCATR-2009-39, DGCATR-2009-69, DGCATR-2009-93, DGCATR-2009-105.

<sup>(5)</sup> LBA/D-2009-332.

**Vettori aerei dello Zambia**

- (43) In seguito alla sospensione delle operazioni del vettore di bandiera zambiano *Zambian Airways* nel gennaio 2009 e la manifestazione da parte dell'ICAO, nel febbraio 2009, di gravi preoccupazioni in materia di sicurezza, dopo una visita di controllo effettuata nell'ambito del programma USOAP, concernente l'esercizio degli aeromobili, la certificazione e la sorveglianza esercitate dalla Autorità dell'aviazione civile dello Zambia, nell'aprile 2009 la Commissione ha chiesto informazioni alle suddette autorità allo scopo di verificare l'attuazione delle azioni correttive dirette a porre rimedio alle summenzionate criticità. Le suddette preoccupazioni si riferiscono al fatto che il Ministero dell'aviazione civile (MAC) dello Zambia ha rilasciato 21 Permessi di servizio aereo ad operatori aerei commerciali, alcuni dei quali includono l'autorizzazione ad effettuare operazioni internazionali. Questi Permessi di servizio aereo riguardano gli aspetti economici piuttosto che quelli connessi alla sicurezza. I titolari di questi Permessi di servizio aereo operano voli internazionali, anche se non sono state effettuate le ispezioni in materia di operazioni e aeronavigabilità previste prima del rilascio di un COA. Inoltre, le relazioni redatte in seguito alle ispezioni periodiche effettuate dal MAC segnalano delle carenze in materia di sicurezza, senza precisare però se siano state successivamente corrette.
- (44) Le informazioni trasmesse dalle autorità dello Zambia nel maggio 2009 non contengono alcuna indicazione dell'espletamento delle azioni correttive urgenti necessarie per risolvere le gravi carenze in materia di sicurezza evidenziate dall'ICAO. In particolare, non sono stati presentati né un programma né delle procedure di certificazione, né norme e regolamenti attuativi dei requisiti dell'ICAO che figurano nell'allegato 6 alla Convenzione di Chicago per la certificazione. Inoltre, non vi sono prove di limitazioni imposte ai «Permessi di servizio aereo» dello Zambia né esiste una documentazione a supporto del processo di certificazione previsto dall'allegato 6 dell'ICAO.
- (45) La documentazione supplementare inviata dalle competenti autorità dello Zambia, il 1° giugno 2009, non è stata sufficiente a dimostrare che il COA (*Z/AOC/001/2009*), rilasciato il 29 maggio 2009 a *Zambezi Airlines*, certificato nello Zambia, sia conforme ai requisiti dell'ICAO e che le criticità in materia di sicurezza siano state corrette. Pertanto le preoccupazioni in materia di sicurezza dell'ICAO restano valide.
- (46) Alla luce delle constatazioni che precedono e in considerazione del rischio potenziale che questa situazione può presentare per la sicurezza delle operazioni dei vettori aerei certificati nello Zambia che sono autorizzati ad effettuare voli internazionali, la Commissione ritiene che, sulla base dei criteri comuni, tutti i vettori aerei certificati nello Zambia debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

**Vettori aerei della Repubblica d'Indonesia**

- (47) La Direzione generale dell'aviazione civile dell'Indonesia (DGCA) ha trasmesso alla Commissione la documentazione che attesta che i vettori *Garuda Indonesia*, *Airfast Indonesia*, *Mandala Airlines* e *Ekspres Transportasi An-*

*tarbenua* (che esercita l'attività commerciale con il nome *Premi Air*) hanno ricevuto, in data 10 giugno 2009, un nuovo COA, a norma della nuova regolamentazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile indonesiana (CASRs). In particolare, i vettori aerei *Garuda* e *Airfast* hanno ricevuto nuovi COA validi per due anni, in seguito ad una procedura completa di ricertificazione e audit. *Mandala* e *Premi Air* sono stati sottoposti ad un audit limitato ai nuovi requisiti previsti dai nuovi regolamenti CASRs.

- (48) Su richiesta della DGCA indonesiana, un gruppo di esperti comunitari ha effettuato una visita conoscitiva in Indonesia dal 15 al 18 giugno 2009, per verificare se le attività di sorveglianza siano attualmente pienamente applicate e se il sistema delle attività di sorveglianza sia stato aggiornato per consentire un monitoraggio adeguato delle criticità riscontrate dalla DGCA sui vettori indonesiani. In questo contesto, sono state effettuate visite presso due vettori aerei (*Mandala Airlines* e *Premi Air*) allo scopo di verificare la capacità della DGCA dell'Indonesia di assicurarne la sorveglianza in materia di sicurezza conformemente alle norme pertinenti (nuovi CASRs).
- (49) La visita ha accertato che l'attuale livello di efficienza della sorveglianza esercitata dalla DGCA sui quattro vettori summenzionati, associato alla loro ricertificazione garantisce la conformità ai nuovi requisiti e può essere considerato adeguato. Il sistema di sorveglianza è stato migliorato per permettere un monitoraggio adeguato delle criticità evidenziate dalla DGCA sui vettori indonesiani. La DGCA ha sviluppato un sistema per gestire in modo efficiente le informazioni provenienti dalle attività di sorveglianza e, di conseguenza, individuare la data obiettivo e quella effettiva per la risoluzione di una criticità nonché per ogni proroga concessa dalla DGCA.
- (50) Inoltre, le differenze con l'allegato 6 della Convenzione di Chicago, che sono state notificate dalla DGCA all'ICAO il 20 febbraio 2009 e che potrebbero avere un impatto negativo sulla sicurezza delle operazioni dei vettori indonesiani, sono state eliminate il 25 marzo 2009. Facendo seguito ad un riesame tecnico della DGCA, il 28 maggio 2009 è stata inviata all'ICAO una nuova notifica con alcune limitate differenze. Le norme dell'ICAO verranno applicate sui vettori indonesiani a partire dal 30 novembre 2009; queste norme di recente adozione, tuttavia, vengono già applicate sui vettori *Garuda*, *Mandala*, *Premi Air* e *Airfast* dal 10 giugno 2009, data di emissione del loro nuovo COA.
- (51) La DGCA ha chiesto di essere sentita presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove ha esposto la propria posizione il 30 giugno 2009. La DGCA ha informato la Commissione che l'aeromobile del tipo *Embraer EMB-120* con marche di immatricolazione *PK-RJC*, operato da *Premi Air*, attualmente non è equipaggiato con dispositivo *TCAS (Traffic Collision Avoidance System)* come previsto dal nuovo CASR e che la sua installazione dovrebbe essere completata entro il 30 novembre 2009. Tale informazione figura chiaramente sul COA del vettore, come indicato dalla relazione del gruppo di esperti comunitari.



- (52) Sulla base dei criteri comuni, si ritiene che l'attuale livello di efficienza della sorveglianza condotta dalla DGCA permetta un'applicazione e un rispetto adeguati delle norme di sicurezza pertinenti da parte dei quattro vettori che sono stati sottoposti a procedura di ricertificazione: Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua (che opera con il nome Premi Air). Di conseguenza, questi quattro vettori devono essere ritirati dall'elenco di cui all'allegato A. Tutti gli altri vettori indonesiani, per il momento, devono continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A. La Commissione si terrà in stretto contatto con le autorità competenti indonesiane dopo la ricertificazione di altri vettori di questo paese.
- (53) Le autorità competenti dell'Indonesia hanno trasmesso inoltre alla Commissione un elenco aggiornato dei vettori aerei titolari di un certificato di operatore aereo. Attualmente, i vettori aerei certificati in Indonesia, oltre ai quattro summenzionati, sono i seguenti: Merpati Nusantara, Kartika Airlines, Trigana Air Service, Metro Batavia, Pelita Air Service, Indonesia Air Asia, Lion Mentari Airlines, Wing Adabi Airlines, Cardig Air, Riau Airlines, Transwisata Prima Aviation, Tri MG Intra Asia Airlines, Manunggal Air Service, Megantara, Indonesia Air Transport, Sriwijaya Air, Travel Express Aviation Service, Republic Express Airlines, KAL Star, Sayap Garuda Indah, Survei Udara Penas, Nusantara Air Charter, Nusantara Buana Air, Nyaman Air, Travira Utama, Derazona Air Service, National Utility Helicopter, Deraya Air Taxi, Dirgantara Air Service, SMAC, Kura-Kura Aviation, Gatari Air Service, Intan Angkasa Air Service, Air Pacific Utama, Asco Nusa Air, Pura Wisata Baruna, Penerbangan Angkasa Semesta, ASI Pudjiastuti, Aviastar Mandiri, Dabi Air Nusantara, Sampoerna Air Nusantara, Mimika Air, Alfa Trans Dirgantara, Unindo, Sky Aviation, Johnlin Air Transport e Eastindo. È quindi opportuno aggiornare l'elenco comunitario di conseguenza e inserire i vettori in questione nell'elenco di cui all'allegato A.
- Vettori aerei della Repubblica d'Angola**
- TAAG Angola Airlines*
- (54) Le autorità competenti dell'Angola (INAVIC) hanno informato la Commissione che il vettore aereo TAAG Angola Airlines ha ottenuto un nuovo COA in conformità alla regolamentazione in materia di sicurezza dell'aviazione dell'Angola (AASR) il 28 maggio 2009, in seguito a una procedura di ricertificazione completa.
- (55) Su invito delle autorità competenti dell'Angola (INAVIC) nonché del vettore TAAG Angola Airlines, un gruppo di esperti europei ha effettuato una missione conoscitiva in questo paese, dall'8 all'11 giugno 2009. La visita ha confermato che sono stati compiuti importanti progressi verso la conformità alle norme ICAO. INAVIC ha risolto il 66 % delle criticità evidenziate dalla precedente visita conoscitiva dell'UE del febbraio 2008 e TAAG il 75 %. In particolare, l'Angola ha adottato nuove norme di sicurezza per l'aviazione in conformità alle norme ICAO e il suo vettore di bandiera, TAAG, è stato ricertificato a norma del nuovo quadro giuridico.
- (56) La TAAG ha chiesto un'audizione presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove ha esposto la propria posizione il 1° luglio 2009. Il vettore ha inoltre informato il comitato di aver superato un audit IOSA (*IATA Operational Safety Audit*) nel maggio 2009 con solo un numero limitato di criticità che sono state tutte risolte al 29 giugno 2009.
- (57) Il vettore ha fornito al comitato per la sicurezza aerea prove convincenti che, dopo la visita summenzionata, sono state adottate ulteriori azioni e che sono stati compiuti notevoli progressi nella correzione delle criticità rimaste ancora aperte, presentando inoltre un'ampia serie di misure che dimostrano che più del 90 % delle criticità è ormai risolto, mentre le azioni ancora da concludere sono in fase avanzata. Il vettore, tuttavia non è stato in grado di provare che i voli effettuati dagli aeromobili del tipo B-747 e B-737-200 siano sottoposti a monitoraggio dei dati di volo come previsto dalla normativa.
- (58) Le autorità portoghesi hanno informato il comitato per la sicurezza aerea di aver acconsentito a fornire assistenza alle autorità competenti dell'Angola per migliorare la sorveglianza in materia di sicurezza di TAAG al fine di consentire a questo vettore di operare in Portogallo. In particolare, esse hanno informato il comitato per la sicurezza aerea che avrebbero accettato i voli operati con alcuni aeromobili dopo aver effettuato dei controlli prima del volo in Angola e controlli a terra all'arrivo in Portogallo. Le autorità competenti dell'Angola hanno confermato di accettare che vengano effettuate ispezioni a terra prima del volo a Luanda sugli aeromobili operati da TAAG diretti a Lisbona, con il supporto delle autorità portoghesi. Le autorità competenti del Portogallo effettueranno controlli a terra nell'ambito del programma SAFA per ogni volo operato da TAAG.
- (59) Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che TAAG debba essere anzitutto rimosso dall'elenco di cui all'allegato A e inserito nell'elenco di cui all'allegato B, a condizione che il vettore non effettui più di dieci voli settimanali con gli aeromobili del tipo Boeing B-777 con marche di immatricolazione D2-TED, D2-TEE e D2-TEF da Luanda a Lisbona. Tali voli possono essere effettuati solo dopo che le autorità dell'Angola abbiano proceduto ai controlli a terra dell'aeromobile da operare, prima di ogni partenza dall'Angola e quelle portoghesi abbiano svolto dei controlli a terra di ogni aeromobile in Portogallo. Si tratta di una misura temporanea e la Commissione rivedrà la situazione sulla base di tutte le informazioni disponibili e in particolare di una valutazione da parte delle autorità competenti del Portogallo.
- Sorveglianza globale in materia di sicurezza dei vettori aerei dell'Angola*
- (60) La visita conoscitiva effettuata in Angola dall'8 all'11 giugno 2009 ha rivelato che sono stati rilasciati certificati di operatore aereo ai vettori PHA e SERVISAIR senza un adeguato processo di certificazione. Sebbene questi 2 COA siano stati temporaneamente sospesi dall'INAVIC, sulla base dei criteri comuni, la Commissione ritiene che i relativi vettori debbano essere inseriti nell'elenco di cui all'allegato A.

(61) La Commissione prende atto della procedura di ricertificazione in corso per 18 vettori avviata dall'INAVIC e che dovrebbe essere completata entro la fine del 2010 e incoraggia tale ente a continuare con determinazione, tenendo nella dovuta considerazione le potenziali criticità in materia di sicurezza individuate in questo quadro. A questo riguardo, la Commissione riconosce che l'INAVIC è intervenuta nei confronti di alcuni titolari di COA 6 dei quali, su 19, sono stati temporaneamente sospesi.

(62) La Commissione ritiene che in attesa del completamento della procedura di ricertificazione dei vettori aerei da parte dell'INAVIC, in piena conformità alla regolamentazione dell'aviazione in materia di sicurezza, sulla base dei criteri comuni, questi vettori debbano continuare a figurare nell'elenco di cui all'allegato A.

#### **Société Nouvelle Air Affaires Gabon (SN2AG)**

(63) Il vettore aereo SN2AG certificato nel Gabon ha richiesto un'audizione presso il comitato per la sicurezza aerea per dimostrare che le operazioni effettuate con gli aeromobili del tipo Challenger CL601 con marche di immatricolazione TR-AAG e del tipo HS-125-800 con marche di immatricolazione ZS-AFG sono conformi alle norme pertinenti. L'audizione è avvenuta il 1° luglio 2009. La Commissione ha preso atto che questo vettore ha intrapreso un'ulteriore riorganizzazione e ha compiuto notevoli progressi nel suo piano di azioni correttive verso la conformità alle norme internazionali. La Commissione ha preso atto anche del fatto che SN2AG è stato sottoposto ad una verifica di ricertificazione da parte delle autorità competenti del Gabon nel febbraio 2009 e che al vettore è stato rilasciato un nuovo COA nel febbraio 2009.

(64) Le autorità competenti del Gabon (ANAC) hanno inoltre illustrato al comitato per la sicurezza aerea, il 1° luglio 2009, i progressi compiuti nel miglioramento della loro struttura e del loro personale e hanno dichiarato di poter disporre ora di sufficienti risorse qualificate per assicurare la sorveglianza delle operazioni e mantenere questo vettore nella conformità alle disposizioni dell'ICAO. Ciò è stato confermato dagli esperti dell'ICAO che assistono il Gabon nella attività di sorveglianza fino al marzo 2010.

(65) Pertanto, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che il vettore aereo SN2AG rispetti le pertinenti norme di sicurezza solo per i voli operati con gli aeromobili del tipo Challenger CL601 con marca di immatricolazione TR-AAG e del tipo HS-125-800 con marca di immatricolazione ZS-AFG. Di conseguenza, SN2AG dovrebbe essere soggetto a limiti operativi per quanto riguarda il rimanente della sua flotta e dovrebbe essere trasferito dall'elenco di cui all'allegato A all'elenco di cui all'allegato B.

#### **Egypt Air**

(66) Sono state riscontrate numerose carenze sotto il profilo della sicurezza a carico del vettore Egypt Air certificato in

Egitto. Tali carenze sono state individuate nel corso di 75 ispezioni effettuate a partire da gennaio 2008 principalmente dall'Austria, dalla Francia, dalla Germania, dall'Italia, dai Paesi Bassi e dalla Spagna, nonché da altri Stati CEAC nel corso di ispezioni a terra effettuate nell'ambito del programma SAFA. Il ripetersi di queste criticità (un totale di 240 criticità delle quali 91 di categoria 2 e 69 di categoria 3) suscita preoccupazioni in quanto evidenzia il sussistere di carenze sistemiche in materia di sicurezza.

(67) La Commissione, viste le relazioni SAFA, il 25 maggio 2009 ha avviato delle consultazioni formali con le competenti autorità egiziane (ECAA), esprimendo le proprie gravi preoccupazioni in merito alla sicurezza delle attività di questo vettore e chiedendo al vettore in questione e alle sue autorità competenti, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005, di prendere le misure necessarie per risolvere in modo soddisfacente le carenze individuate sotto il profilo della sicurezza.

(68) Il vettore ha presentato una voluminosa documentazione il 10, 16, 17, 19 e 26 giugno 2009. I documenti trasmessi riguardavano le azioni correttive prese o da prendere dopo le ispezioni a terra, nonché le analisi delle cause profonde, offrendo soluzioni nel lungo termine. Il vettore ha chiesto di poter illustrare la propria posizione presso il Comitato per la sicurezza aerea, dove è stato sentito il 30 giugno 2009.

(69) Dato il persistere di gravi criticità nelle aree del mantenimento della aeronavigabilità, della manutenzione, delle operazioni, nonché della sicurezza del carico a bordo, la Commissione chiede alle autorità competenti dell'Egitto di trasmettere relazioni mensili sulla verifica dell'attuazione del piano di azioni correttive assieme ad eventuali altre relazioni di audit che le suddette autorità dovessero eseguire su Egypt Air. La Commissione dovrebbe inoltre ricevere una relazione dell'audit finale che verrà effettuato dalle competenti autorità egiziane alla fine di questo periodo, i cui risultati verranno comunicati alla Commissione assieme alle raccomandazioni espresse dalle suddette autorità.

(70) Il vettore e le competenti autorità egiziane hanno accettato una visita di esperti comunitari per verificare l'attuazione del piano di azioni correttive. La Commissione ha invitato il vettore a procedere senza ritardi alla risoluzione definitiva delle varie criticità, in assenza della quale dovranno essere adottate le misure appropriate. Su questa base, per il momento, si ritiene che il vettore in questione non debba essere inserito nell'elenco di cui all'allegato A.

(71) Gli Stati membri si adoperano affinché il numero di ispezioni di Egypt Air venga intensificato al fine di offrire la base per un riesame di questo caso in occasione della prossima riunione del Comitato per la sicurezza aerea che dovrà svolgersi nel novembre 2009.

**Vettori aerei della Federazione russa**

- (72) Le autorità competenti della Federazione russa hanno informato la Commissione l'11 giugno 2009 di aver modificato la loro decisione del 25 aprile 2008, con la quale venivano esclusi dalle operazioni nella Comunità gli aeromobili presenti sul COA di 13 vettori aerei che in quel momento non erano equipaggiati per effettuare voli internazionali secondo le norme dell'ICAO, in quanto non erano dotati in particolare del dispositivo TAWS/E-GPWS previsto. Taluni aeromobili esclusi dalla decisione del 25 aprile 2008 sono stati nel frattempo adeguatamente equipaggiati in modo da poter effettuare voli internazionali. Inoltre, i COA e le specifiche operative di questi vettori sono stati modificati per tener conto di queste modifiche.
- (73) Secondo la nuova decisione, i seguenti aeromobili sono esclusi dalle operazioni in entrata, all'interno e in uscita dalla Comunità:
- a) Aircompany Yakutia: Tupolev TU-154: RA-85007 e RA-85790; Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660.
  - b) Atlant Soyuz: Tupolev TU-154M: RA-85672.
  - c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 e RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511, RA-88186 e RA-88300; Yak-40K: RA-21505 e RA-98109; Yak-42D: RA-42437; tutti (22) gli elicotteri Kamov Ka-26 (immatricolazione sconosciuta); tutti (49) gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta); tutti (11) gli elicotteri Mi-171 (immatricolazione sconosciuta); tutti (8) gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti (1) gli elicotteri EC-120B: RA-04116.
  - d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85307, RA-85494 e RA-85457.
  - e) Krasnoyarsky Airlines: il COA di questo vettore è stato revocato. Per quanto riguarda i seguenti 2 aeromobili del tipo TU-154M precedentemente operati da Krasnoyarsky Airlines, RA-85682 è attualmente operato da un altro vettore aereo certificato nella Federazione russa mentre l'aeromobile RA-85683 attualmente non è operato.
  - f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42526, RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 e RA-42541.
  - g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; tutti gli TU-134 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli Antonov An-24 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli An-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-2 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mi-8 (immatricolazione sconosciuta).
  - h) Siberia Airlines: Tupolev TU-154M: RA-85613, RA-85619, RA-85622 e RA-85690.
  - i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; tutti i Tupolev TU-134A che includono: RA-65065, RA-65102, RA-65691, RA-65970 e RA-65973. tutti gli Antonov AN-24RV inclusi: RA-46625 e RA-47818; gli aeromobili del tipo AN24RV con marche di immatricolazione RA-46625 e RA-47818 sono attualmente operati da un altro vettore russo.
  - j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374, RA-85432 e RA-85508;
  - k) UTair: Tupolev TU-154M: RA-85813, RA-85733, RA-85755, RA-85806 e RA-85820. tutti (25) i TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65618, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902 e RA-65977; l'aeromobile RA-65143 è operato da un altro vettore russo; tutti (1) i TU-134B: RA-65726; tutti (10) gli Yakovlev Yak-40: RA-87292, RA-87348, RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88210, RA-88227, RA-88244 e RA-88280; tutti gli elicotteri Mil-26: (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mil-10: (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri Mil-8 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri AS-355 (immatricolazione sconosciuta); tutti gli elicotteri BO-105 (immatricolazione sconosciuta); l'aeromobile del tipo AN-24B RA-46388; gli aeromobili AN-24B (RA-46267 e RA-47289) e gli aeromobili del tipo AN-24RV (RA-46509, RA-46519 e RA-47800) sono operati da un altro vettore russo.
  - l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65555, RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 e RA-65979; TU-214: RA-64504, RA-64505; Ilyushin IL-18: RA-75454 e RA-75464; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 e RA-88200.
- (74) Nel caso del vettore Red Wings (ex Airlines 400 JSC) non sono stati identificati aeromobili di questo tipo.
- (75) Le autorità competenti della Federazione russa hanno inoltre informato la Commissione che il COA del vettore Aeroflot-Nord il 3 giugno 2009 è stato limitato al fine di escludere le operazioni nella Comunità.

- (76) Le autorità competenti della Federazione russa e la Commissione mantengono l'impegno a continuare la loro stretta cooperazione e a scambiare tutte le informazioni necessarie relative alla sicurezza dei rispettivi vettori aerei. Gli Stati membri intendono verificare sistematicamente l'effettiva conformità alle norme di sicurezza pertinenti rendendo prioritarie le ispezioni a terra da effettuare sugli aeromobili dei vettori in questione a norma del regolamento (CE) n. 351/2008.

#### **Yemenia Yemen Airways**

- (77) L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) ha informato il comitato per la sicurezza aerea di aver sospeso la autorizzazione di impresa di manutenzione EASA.145.0177 rilasciata a Yemenia Yemen Airways, vettore certificato nello Yemen, a causa di carenze in materia di sicurezza non risolte. Inoltre, le autorità competenti della Francia hanno informato il comitato per la sicurezza aerea di aver conseguentemente sospeso i certificati di aeronavigabilità degli aeromobili del tipo Airbus A-310 registrati in Francia (F-OHPR e F-OHPS) e operati dal vettore.
- (78) La Commissione prende atto della non conformità ai regolamenti europei applicabili e, in considerazione del gravissimo incidente occorso il 30 giugno al volo 626 di Yemenia Yemen Airways, ha deciso, il 1° luglio 2009, di avviare consultazioni formali con quest'ultima compagnia, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 2111/2005 nonché con le autorità competenti dello Yemen, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 473/2006, per valutare la conformità delle operazioni e della attività di manutenzione del suddetto vettore alle norme ICAO applicabili e si riserva il diritto di adottare misure urgenti, qualora le ritenga opportune.

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

Fatto a Bruxelles, 13 luglio 2009.

#### **Osservazioni generali sugli altri vettori aerei inclusi negli allegati A e B**

- (79) A tutt'oggi, nonostante le richieste specifiche inoltrate, la Commissione non dispone di alcun elemento di prova circa la piena attuazione di adeguate misure correttive da parte degli altri vettori inclusi nell'elenco comunitario aggiornato alla data dell'8 aprile 2009, né da parte delle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme di tali vettori aerei. Di conseguenza, sulla base dei criteri comuni, si ritiene che i suddetti vettori aerei debbano continuare a restare soggetti a un divieto operativo (allegato A) o a restrizioni operative (allegato B), a seconda dei casi.
- (80) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per la sicurezza aerea,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

Il regolamento (CE) n. 474/2006 è così modificato:

1. L'allegato A è sostituito dal testo riportato nell'allegato A del presente regolamento.
2. L'allegato B è sostituito dal testo riportato nell'allegato B del presente regolamento.

#### *Articolo 2*

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

*Per la Commissione*  
Antonio TAJANI  
Vicepresidente



## ALLEGATO A

ELENCO DEI VETTORI AEREI SOGGETTI A DIVIETO OPERATIVO TOTALE NEL TERRITORIO DELLA  
COMUNITÀ <sup>(1)</sup>

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AIR KORYO	Sconosciuto	KOR	Repubblica democratica popolare di Corea (DPRK)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Repubblica del Sudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Repubblica islamica dell'Afghanistan
MOTOR SICH	025	MSI	Ucraina
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Regno di Cambogia
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Sconosciuto	VRB	Repubblica del Ruanda
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucraina
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucraina
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucraina
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dell'Angola responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di TAAG Angola Airlines, compresi i seguenti:</b>			Repubblica d'Angola
AEROJET	015	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR26	004	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR GEMINI	002	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR GICANGO	009	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR JET	003	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
AIR NAVE	017	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ALADA	005	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
DIXIM	007	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
GIRA GLOBO	008	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIANG	010	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
HELIMALONGO	011	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
MAVEWA	016	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
PHA	019	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
RUI & CONCEICAO	012	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SAL	013	Sconosciuto	Repubblica d'Angola

<sup>(1)</sup> I vettori aerei elencati nell'allegato A possono essere autorizzati a esercitare i diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio con equipaggio (*wet-leased*) di un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SERVISAIR	018	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
SONAIR	014/	Sconosciuto	Repubblica d'Angola
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Benin responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>		—	Repubblica del Benin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
AFRICA AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Senza oggetto	Repubblica del Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Sconosciuto	Repubblica del Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BLA	Repubblica del Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	Sconosciuto	Repubblica del Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	Sconosciuto	Repubblica del Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Repubblica del Benin
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica democratica del Congo (RDC) responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>		—	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Repubblica democratica del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/ 2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/ 2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/ 2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Firma ministeriale (ordinanza n. 78/205)	LCG	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	Repubblica democratica del Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Repubblica democratica del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Sconosciuto	Repubblica democratica del Congo (RDC)
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Guinea equatoriale responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			Guinea equatoriale
CRONOS AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Sconosciuto	CEL	Guinea equatoriale
EGAMS	Sconosciuto	EGM	Guinea equatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea equatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.d.	Guinea equatoriale
GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea equatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	n.d.	Guinea equatoriale
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Sconosciuto	Sconosciuto	Guinea equatoriale
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea equatoriale
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica d'Indonesia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, con l'eccezione di Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines e Ekspres Transportasi Antarbenua, compresi i seguenti:</b>			Repubblica d'Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASCO NUSA AIR	135-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Repubblica d'Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Repubblica d'Indonesia
EASTINDO	135-038	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Repubblica d'Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Repubblica d'Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KAL STAR	121-037	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Repubblica d'Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Repubblica d'Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MEGANTARA	121-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Repubblica d'Indonesia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Repubblica d'Indonesia
MIMIKA AIR	135-007	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
NYAMAN AIR	135-042	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Repubblica d'Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Repubblica d'Indonesia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Repubblica d'Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SKY AVIATION	135-044	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Repubblica d'Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Repubblica d'Indonesia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Repubblica d'Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Repubblica d'Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Repubblica d'Indonesia
UNINDO	135-040	Sconosciuto	Repubblica d'Indonesia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Repubblica d'Indonesia
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità del Kazakistan responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Air Astana, compresi i seguenti:</b>			Repubblica del Kazakistan
AERO AIR COMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AEROPRAKT KZ	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AEROTOUR KZ	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Repubblica del Kazakistan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
AIR DIVISION OF EKA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR FLAMINGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ALMATY AVIATION	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ARKHABAY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Repubblica del Kazakistan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Repubblica del Kazakistan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Repubblica del Kazakistan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Repubblica del Kazakistan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Repubblica del Kazakistan
AVIA-JAYNAR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BEYBARS AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Repubblica del Kazakistan
BERKUT STATE AIRLINE	AK-0378-09	BEC	Repubblica del Kazakistan
BERKUT KZ	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Repubblica del Kazakistan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Repubblica del Kazakistan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Repubblica del Kazakistan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Repubblica del Kazakistan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Repubblica del Kazakistan
EOL AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Repubblica del Kazakistan



Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
EXCELLENT GLIDE	AK-0338-08	EGB	Repubblica del Kazakistan
FENIX	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Repubblica del Kazakistan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Repubblica del Kazakistan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Repubblica del Kazakistan
IRBIS	AK-0317-07	BIS	Repubblica del Kazakistan
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Repubblica del Kazakistan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Repubblica del Kazakistan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Repubblica del Kazakistan
KAVIASPAS	AK-0322-07	KZS	Repubblica del Kazakistan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Repubblica del Kazakistan
KAZAIRWEST	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
KAZAVIA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Repubblica del Kazakistan
MAK AIR AIRLINE	AK-0334-07	AKM	Repubblica del Kazakistan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Repubblica del Kazakistan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Repubblica del Kazakistan
NAVIGATOR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
OLIMP AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
PRIME AVIATION	AK-0308-07	PKZ	Repubblica del Kazakistan
SALEM AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
SAMAL AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
SAYAT AIR	AK-0351-08	SYM	Repubblica del Kazakistan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
SEMEYAVIA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Repubblica del Kazakistan
STARLINE KZ	AK-0373-08	LMZ	Repubblica del Kazakistan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Repubblica del Kazakistan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Repubblica del Kazakistan

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
SKYSERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
TAHMID AIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
TULPAR AVIA SERVICE	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
TYAN SHAN	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Repubblica del Kazakistan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ZHERSU AVIA	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
ZHEZKAZGANAIR	Sconosciuto	Sconosciuto	Repubblica del Kazakistan
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme della Repubblica del Kirghizistan, compresi i seguenti:</b>			Repubblica del Kirghizistan
AIR MANAS	17	MBB	Repubblica del Kirghizistan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Repubblica del Kirghizistan
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Repubblica del Kirghizistan
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Repubblica del Kirghizistan
DAMES	20	DAM	Repubblica del Kirghizistan
EASTOK AVIA	15	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Repubblica del Kirghizistan
ITEK AIR	04	IKA	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Repubblica del Kirghizistan
KYRGYZSTAN	03	LYN	Repubblica del Kirghizistan
MAX AVIA	33	MAI	Repubblica del Kirghizistan
S GROUP AVIATION	6	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Repubblica del Kirghizistan
SKY WAY AIR	21	SAB	Repubblica del Kirghizistan
TENIR AIRLINES	26	TEB	Repubblica del Kirghizistan
TRAST AERO	05	TSJ	Repubblica del Kirghizistan
VALOR AIR	07	Sconosciuto	Repubblica del Kirghizistan
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Liberia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme</b>		—	Liberia

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA) o della licenza di esercizio	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Repubblica del Gabon responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, ad eccezione di Gabon Airlines, Afrijet e SN2AG, compresi i seguenti:</b>			Repubblica del Gabon
AIR SERVICES SA	0002/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	0026/MTACCMDH/SGACC/DTA	NIL	Repubblica del Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	0020/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
SCD AVIATION	0022/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
SKY GABON	0043/MTACCMDH/SGACC/DTA	SKG	Repubblica del Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	0023/MTACCMDH/SGACC/DTA	Sconosciuto	Repubblica del Gabon
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità della Sierra Leone responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Sconosciuto	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Sconosciuto	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Sconosciuto	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Sconosciuto	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Sconosciuto	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Sconosciuto	Sconosciuto	Sierra Leone
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Swaziland responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Sconosciuto	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Sconosciuto	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Sconosciuto	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Sconosciuto	Sconosciuto	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Sconosciuto	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Sconosciuto	SZL	Swaziland
<b>Tutti i vettori aerei certificati dalle autorità dello Zambia responsabili della sorveglianza dell'applicazione delle norme, compresi i seguenti:</b>			Zambia
Zambezi Airlines	Z/AOC/001/2009	Sconosciuto	Zambia

## ALLEGATO B

ELENCO DEI VETTORI AEREI LE CUI ATTIVITÀ SONO SOGGETTE A RESTRIZIONI OPERATIVE NEL TERRITORIO DELLA COMUNITÀ <sup>(1)</sup>

Denominazione legale del vettore aereo come indicato nel suo COA (compresa la denominazione commerciale, se diversa)	Numero del certificato di operatore aereo (COA)	Codice ICAO di designazione della compagnia aerea	Stato dell'operatore aereo	Tipo di aeromobile	Marca di immatricolazione e, se disponibile, numero di serie di costruzione	Stato di immatricolazione
AFRIJET <sup>(1)</sup>	CTA 0002/MTAC/ ANAC-G/DSA		Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo Falcon 50; 1 aeromobile del tipo Falcon 900;	L'intera flotta, tranne: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ	Repubblica del Gabon
AIR ASTANA <sup>(2)</sup>	AK-0388-09	KZR	Kazakhstan	L'intera flotta, tranne: 2 aeromobili del tipo B 767; 4 aeromobili del tipo B 757; 10 aeromobili del tipo A319/320/321; 5 aeromobile del tipo Fokker 50;	L'intera flotta, tranne: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Regno dei Paesi Bassi)
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comore	L'intera flotta, tranne: LET 410 UVP	L'intera flotta, tranne: D6-CAM (851336)	Comore
GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>	CTA 0001/MTAC/ ANAC	GBK	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Boeing B-767-200	L'intera flotta, tranne: TR-LHP	Repubblica del Gabon
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	CTA 0003/MTAC/ ANAC-G/DSA	NVS	Repubblica del Gabon	L'intera flotta, tranne: 1 aeromobile del tipo Challenger; CL601 1 aeromobile del tipo HS-125-800;	L'intera flotta, tranne: TR-AAG, ZS-AFG	Repubblica del Gabon Repubblica del Sud Africa
TAAG ANGOLA AIRLINES <sup>(4)</sup>	001	DTA	Repubblica d'Angola	L'intera flotta, tranne: 3 aeromobili del tipo Boeing B-777;	L'intera flotta, tranne: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF	Repubblica d'Angola

<sup>(1)</sup> Afrijet è autorizzato ad impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nella Comunità europea.

<sup>(2)</sup> Air Astana è autorizzato ad impiegare unicamente gli aeromobili indicati per le sue operazioni correnti nella Comunità europea.

<sup>(3)</sup> Gabon Airlines è autorizzato ad impiegare unicamente l'aeromobile indicato per le sue operazioni correnti nella Comunità europea.

<sup>(4)</sup> TAAG Angola Airlines può operare solo con destinazione il Portogallo utilizzando l'aeromobile indicato alle condizioni stabilite ai considerandi 58 e 59 del presente regolamento.

<sup>(1)</sup> I vettori aerei elencati nell'allegato B possono essere autorizzati a esercitare i diritti di traffico se utilizzano aeromobili presi a noleggio con equipaggio (*wet-leased*) di un vettore aereo non soggetto a divieto operativo, a condizione che siano rispettate tutte le pertinenti norme di sicurezza.

## REGOLAMENTO (CE) N. 620/2009 DELLA COMMISSIONE

del 13 luglio 2009

## recante modalità di gestione di un contingente tariffario per l'importazione di carni bovine di alta qualità

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 144, paragrafo 1, e l'articolo 148, in combinato disposto con l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 617/2009 del Consiglio <sup>(2)</sup> apre un contingente tariffario autonomo su base pluriennale per l'importazione di 20 000 tonnellate di carni bovine di alta qualità. A norma dell'articolo 2 di tale regolamento, il contingente tariffario deve essere gestito dalla Commissione in conformità dell'articolo 144 del regolamento (CE) n. 1234/2007. Occorre pertanto adottare le modalità di gestione di tale contingente.
- (2) È opportuno che il contingente sia gestito mediante titoli di importazione. Occorre pertanto stabilire le modalità di presentazione delle domande nonché le informazioni che devono figurare nelle domande e nei titoli. Ove necessario, è possibile derogare a tal fine a determinate disposizioni del regolamento (CE) n. 376/2008 della Commissione, del 23 aprile 2008, che stabilisce le modalità comuni d'applicazione del regime dei titoli d'importazione, di esportazione e di fissazione anticipata relativi ai prodotti agricoli <sup>(3)</sup> e del regolamento (CE) n. 382/2008 della Commissione, del 21 aprile 2008, che stabilisce le modalità d'applicazione del regime dei titoli di importazione e di esportazione nel settore delle carni bovine <sup>(4)</sup>.
- (3) Il regolamento (CE) n. 1301/2006 della Commissione, del 31 agosto 2006, recante norme comuni per la gestione dei contingenti tariffari per l'importazione di prodotti agricoli soggetti a un regime di titoli di importazione <sup>(5)</sup> stabilisce le modalità relative alle domande di titoli di importazione, ai richiedenti e al rilascio dei titoli. Il medesimo regolamento limita il periodo di validità dei titoli all'ultimo giorno del periodo contingente. È opportuno che le disposizioni del regolamento (CE) n. 1301/2006 si applichino ai titoli di importazione rilasciati per il contingente di cui al regolamento (CE) n. 617/2009, fatte salve le condizioni supplementari stabilite dal presente regolamento.
- (4) Per garantire un flusso regolare di importazioni è opportuno suddividere ciascun periodo contingente di importazione in più sottoperiodi.
- (5) È opportuno subordinare l'immissione in libera pratica dei prodotti importati nell'ambito del contingente di cui al regolamento (CE) n. 617/2009 alla presentazione di un certificato di autenticità rilasciato dall'organismo competente del paese terzo esportatore. Il rilascio di tali certificati di autenticità serve a garantire che i prodotti importati possiedano i requisiti stabiliti nel presente regolamento per le carni bovine di alta qualità. Occorre definire il modello dei certificati di autenticità e stabilirne le modalità di impiego. È opportuno che i certificati siano rilasciati da un organismo emittente del paese terzo che offra tutte le garanzie necessarie per il corretto funzionamento del regime di cui trattasi.
- (6) A norma del regolamento (CE) n. 617/2009, il contingente tariffario di importazione è aperto dal 1° agosto 2009. Anche il presente regolamento deve essere pertanto applicato a decorrere da tale data.
- (7) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per l'organizzazione comune dei mercati agricoli,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## Articolo 1

## Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le norme per la gestione del contingente tariffario per l'importazione di carni bovine di alta qualità di cui all'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 617/2009 (di seguito «il contingente tariffario»).

2. Il presente regolamento si applica alle carni bovine di alta qualità fresche, refrigerate o congelate che soddisfano i requisiti di cui all'allegato I.

Ai fini del presente regolamento, per «carne congelata» si intende la carne che, al momento dell'introduzione nel territorio doganale della Comunità, è presentata congelata con una temperatura interna pari o inferiore a - 12 °C.

3. Salvo disposizione contraria del presente regolamento, si applicano i regolamenti (CE) n. 1301/2006, (CE) n. 376/2008 e (CE) n. 382/2008.

<sup>(1)</sup> GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale.

<sup>(3)</sup> GU L 114 del 26.4.2008, pag. 3.

<sup>(4)</sup> GU L 115 del 29.4.2008, pag. 10.

<sup>(5)</sup> GU L 238 dell'1.9.2006, pag. 13.

*Articolo 2***Gestione del contingente tariffario**

1. Il contingente tariffario è gestito secondo il metodo dell'esame simultaneo di cui al capo II del regolamento (CE) n. 1301/2006.

2. L'aliquota del dazio all'importazione, di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 617/2009, è indicata nella casella 24 della domanda di titolo di importazione e del titolo di importazione, in conformità dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1301/2006.

3. L'anno contingente di cui all'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 617/2009 è suddiviso in 12 sottoperiodi di un mese ciascuno. Il quantitativo disponibile per ogni sottoperiodo corrisponde a un dodicesimo del quantitativo totale.

In deroga al primo comma, l'anno contingente 2009-2010 è suddiviso in 10 sottoperiodi di un mese ciascuno, eccezion fatta per il primo sottoperiodo, che va dal 1° agosto 2009 al 30 settembre 2009. Il quantitativo disponibile per ogni sottoperiodo corrisponde a un decimo del quantitativo totale.

*Articolo 3***Domande di titoli di importazione**

1. Le domande di titoli sono presentate nei primi sette giorni del mese che precede ciascuno dei sottoperiodi di cui all'articolo 2, paragrafo 3.

In deroga al primo comma, per l'anno contingente 2009-2010 le domande di titoli per il primo sottoperiodo sono presentate nei primi quattro giorni del mese di agosto 2009.

2. In deroga all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 382/2008, le domande di titoli possono riguardare uno o più prodotti di cui ai codici NC o ai gruppi di codici NC elencati nell'allegato I del medesimo regolamento. Qualora le domande riguardino più codici NC, sono specificati i quantitativi richiesti per ciascun codice NC o gruppo di codici NC. Tutti i codici NC e la corrispondente designazione sono indicati rispettivamente nelle caselle 16 e 15 della domanda e del titolo.

3. Non oltre il quattordicesimo giorno del mese in cui sono presentate le domande, gli Stati membri comunicano alla Commissione i quantitativi globali oggetto di domande di titoli, in conformità dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 1301/2006, suddivisi per paese di origine ed espressi in chilogrammi di peso del prodotto.

In deroga al primo comma, il termine ultimo per la comunicazione relativa al primo sottoperiodo dell'anno contingente 2009-2010 è fissato al 7 agosto 2009.

4. Nella casella 8 della domanda di titolo e del titolo stesso è indicato il paese di origine.

Nella casella 20 della domanda di titolo e del titolo stesso è riportata una delle diciture di cui all'allegato II.

*Articolo 4***Rilascio dei titoli di importazione**

1. I titoli sono rilasciati tra il ventitreesimo giorno e la fine del mese in cui sono state presentate le domande.

In deroga al primo comma, i titoli richiesti nel mese di agosto 2009 sono rilasciati dal 14 al 21 agosto 2009.

2. Ciascun titolo specifica i quantitativi corrispondenti a ciascun codice NC o gruppo di codici NC.

*Articolo 5***Validità dei titoli di importazione**

I titoli sono validi tre mesi a partire dal primo giorno del sottoperiodo per il quale sono stati rilasciati.

In deroga al primo comma, i titoli corrispondenti alle domande di cui all'articolo 3, paragrafo 1, secondo comma, sono validi tre mesi a decorrere dalla data del rilascio effettivo ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 376/2008.

*Articolo 6***Comunicazioni degli Stati membri alla Commissione**

1. In deroga all'articolo 11, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1301/2006, gli Stati membri comunicano alla Commissione:

- a) entro il 10 di ogni mese, i quantitativi di prodotti, comprese le comunicazioni recanti l'indicazione «nulla», per i quali sono stati rilasciati titoli di importazione nel mese precedente;
- b) i quantitativi di prodotti, comprese le comunicazioni recanti l'indicazione «nulla», che sono oggetto di titoli di importazione inutilizzati o parzialmente utilizzati, corrispondenti alla differenza fra i quantitativi imputati a tergo dei titoli e i quantitativi per i quali questi ultimi sono stati rilasciati:
  - i) insieme alle comunicazioni di cui all'articolo 3, paragrafo 3, del presente regolamento relative alle domande presentate per l'ultimo sottoperiodo dell'anno contingente;
  - ii) entro il 31 ottobre successivo al termine di ciascun anno contingente, per quanto riguarda i quantitativi non ancora comunicati a norma del punto i).

2. Entro il 31 ottobre successivo al termine di ciascun anno contingente, gli Stati membri comunicano alla Commissione i quantitativi di prodotti effettivamente immessi in libera pratica nel precedente anno contingente di importazione.

3. Nelle comunicazioni di cui ai paragrafi 1 e 2, i quantitativi sono espressi in chilogrammi di peso del prodotto, suddivisi per paese di origine e per categoria di prodotto, come indicato nell'allegato V del regolamento (CE) n. 382/2008.

4. Le comunicazioni sono trasmesse elettronicamente secondo i modelli e i metodi che la Commissione mette a disposizione degli Stati membri.

#### Articolo 7

##### **Certificati di autenticità**

1. L'immissione in libera pratica dei prodotti importati nell'ambito del contingente è subordinata alla presentazione di un certificato di autenticità redatto secondo il modello riportato nell'allegato III.

2. A tergo del certificato di autenticità figura una dicitura indicante che le carni originarie del paese esportatore soddisfano i requisiti stabiliti nell'allegato I.

3. Il certificato di autenticità è valido solo se regolarmente compilato e vistato dall'organismo emittente.

4. Il certificato di autenticità si considera regolarmente vistato se indica il luogo e la data di emissione e reca il timbro dell'organismo emittente e la firma della persona o delle persone a tal fine abilitate.

5. Il timbro può essere sostituito da un bollo stampato sull'originale e sulle copie del certificato di autenticità.

6. La validità del certificato di autenticità scade entro e non oltre il 30 giugno successivo alla data del rilascio.

#### Articolo 8

##### **Organismi emittenti dei paesi terzi**

1. Ciascuno degli organismi emittenti di cui all'articolo 7, paragrafo 3:

- a) è riconosciuto dall'autorità competente del paese esportatore;
- b) si impegna a verificare le indicazioni contenute nei certificati di autenticità.

2. Sono comunicate alla Commissione le informazioni seguenti:

- a) il nome, l'indirizzo e se possibile l'indirizzo di posta elettronica e il sito Internet dell'organismo preposto al rilascio dei certificati di autenticità di cui all'articolo 7;
- b) il facsimile dell'impronta dei timbri utilizzati da tale organismo;
- c) le procedure e i criteri seguiti dall'organismo emittente, per consentirle di verificare il rispetto delle prescrizioni di cui all'allegato I.

#### Articolo 9

##### **Comunicazioni relative ai paesi terzi**

Ove siano rispettate le prescrizioni di cui all'allegato I, la Commissione pubblica il nome dell'organismo emittente di cui all'articolo 8, paragrafo 1, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, serie «C», o con qualsiasi altro mezzo appropriato.

#### Articolo 10

##### **Controlli in loco nei paesi terzi**

La Commissione può chiedere al paese terzo di autorizzare propri rappresentanti a effettuare, se necessario, controlli in loco sul suo territorio. Tali controlli sono eseguiti congiuntamente con le autorità competenti del paese terzo.

#### Articolo 11

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

Esso si applica a decorrere dal 1° agosto 2009.

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

Fatto a Bruxelles, il 13 luglio 2009.

Per la Commissione  
Mariann FISCHER BOEL  
Membro della Commissione



## ALLEGATO I

**Prescrizioni per i prodotti che rientrano nel contingente tariffario di cui all'articolo 1, paragrafo 1**

- 1) I tagli di carne bovina sono ottenuti da carcasse di giovenche e manzi di età inferiore a 30 mesi alimentati esclusivamente, almeno nei 100 giorni precedenti la macellazione, con razioni alimentari costituite per almeno il 62 % da concentrati e/o coprodotti ricavati da cereali da foraggio, per quanto attiene alla componente di materia secca della razione alimentare, con un contenuto di energia metabolizzabile superiore a 12,26 megajoule per chilogrammo di materia secca.
- 2) Alle giovenche e ai manzi alimentati come descritto al punto 1 è somministrata giornalmente una quantità di materia secca non inferiore, in media, all'1,4 % del loro peso vivo.
- 3) Le carcasse dalle quali provengono i tagli di carne bovina sono esaminate da un valutatore che lavora alle dipendenze delle autorità nazionali, il quale basa la propria valutazione e la conseguente classificazione delle carcasse su un metodo approvato dalle suddette autorità. Il metodo di valutazione delle autorità nazionali e la relativa classificazione devono tenere conto della qualità attesa delle carcasse in base al loro grado di maturità nonché alle qualità organolettiche dei tagli di carne. Tale metodo di valutazione delle carcasse deve comprendere tra l'altro una valutazione delle caratteristiche di maturità del colore e della consistenza del muscolo Longissimus dorsi, dell'ossificazione delle ossa e delle cartilagini, nonché una valutazione delle caratteristiche organolettiche attese, con particolare riguardo per le caratteristiche specifiche del grasso intramuscolare e per la compattezza del muscolo Longissimus dorsi.
- 4) I tagli devono essere etichettati in conformità dell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 1760/2000 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- 5) Alle informazioni che figurano sull'etichetta può essere aggiunta l'indicazione «Carni bovine di alta qualità».

---

<sup>(1)</sup> GU L 204 dell'11.8.2000, pag. 1.

## ALLEGATO II

**Diciture di cui all'articolo 3, paragrafo 4**

- *In bulgaro:* Говеждо/телешко месо с високо качество (Регламент (ЕО) № 620/2009)
  - *In spagnolo:* Carne de vacuno de alta calidad [Reglamento (CE) n° 620/2009]
  - *In ceco:* Vysoce jakostní hovězí/telecí maso (nařizení (ES) č. 620/2009)
  - *In danese:* Oksekød af høj kvalitet (forordning (EF) nr. 620/2009)
  - *In tedesco:* Qualitätsrindfleisch (Verordnung (EG) Nr. 620/2009)
  - *In estone:* Kõrgekvaliteediline veiseliha/vasikaliha (määrus (EÜ) nr 620/2009)
  - *In greco:* Βόειο κρέας εκλεκτής ποιότητας [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 620/2009]
  - *In inglese:* High-quality beef/veal (Regulation (EC) No 620/2009)
  - *In francese:* Viande bovine de haute qualité [règlement (CE) n° 620/2009]
  - *In italiano:* Carni bovine di alta qualità [regolamento (CE) n. 620/2009]
  - *In lettone:* Augstākā labuma liellopu/teļa gaļa (Regula (EK) Nr. 620/2009)
  - *In lituano:* Aukštos kokybės jautiena ir (arba) veršiena (Reglamentas (EB) Nr. 620/2009)
  - *In ungherese:* Kiváló minőségű marha-/borjúhús (620/2009/EK rendelet)
  - *In maltese:* Ċanga/vitella ta' kwalità għolja (Regolament (KE) Nru 620/2009)
  - *In olandese:* Rundvlees van hoge kwaliteit (Verordening (EG) nr. 620/2009)
  - *In polacco:* Wołowina/cielęcina wysokiej jakości (Rozporządzenie (WE) nr 620/2009)
  - *In portoghese:* Carne de bovino de alta qualidade [Regulamento (CE) n.º 620/2009]
  - *In rumeno:* Carne de vită/vițel de calitate superioară [Regulamentul (CE) nr. 620/2009]
  - *In slovacco:* Vysoko kvalitné hovädzie/teľacie mäso [Nariadenie (ES) č. 620/2009]
  - *In sloveno:* Visokokakovostno goveje/telečje meso (Uredba (ES) št. 620/2009)
  - *In finlandese:* Korkealaatuista naudanlihaa (asetus (EY) N:o 620/2009)
  - *In svedese:* Nötkött av hög kvalitet (förordning (EG) nr 620/2009)
-

## ALLEGATO III

1. Esportatore (nome e indirizzo)	2. Certificato n.	ORIGINALE	
4. Destinatario (nome e indirizzo)	3. Organismo emittente		
6. Mezzi di trasporto	<b>5. CERTIFICATO DI AUTENTICITÀ CARNI BOVINE</b> Regolamento (CE) n. 620/2009		
7. Marchi, numeri, quantità e natura dei colli; descrizione delle merci	8. Peso lordo (kg)	9. Peso netto (kg)	
10. Peso netto (in lettere)			
11. ATTESTATO DELL'ORGANISMO EMITTENTE  Il sottoscritto attesta che le carni bovine descritte nel presente certificato corrispondono alle specificazioni fornite a tergo:  Luogo: ..... Data: .....  Firma e timbro (o bollo prestampato) .....			

Compilare a macchina oppure a mano in stampatello.

\_\_\_\_\_

**REGOLAMENTO (CE) N. 621/2009 DELLA COMMISSIONE****del 14 luglio 2009****recante divieto di pesca dello sgombrò nelle zone VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIIc e VIIE, nelle acque comunitarie della zona Vb e nelle acque internazionali delle zone IIa, XII e XIV per le navi battenti bandiera spagnola**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il 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>(1)</sup>, in particolare l'articolo 26, paragrafo 4,visto il regolamento (CEE) n. 2847/93 del Consiglio, del 12 ottobre 1993, che istituisce un regime di controllo applicabile nell'ambito della politica comune della pesca <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 21, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 43/2009 del Consiglio, del 16 gennaio 2009, che stabilisce, per il 2009, le possibilità di pesca e le condizioni ad esse associate per alcuni stock o gruppi di stock ittici, applicabili nelle acque comunitarie e, per le navi comunitarie, in altre acque dove sono imposti limiti di cattura <sup>(3)</sup>, fissa i contingenti per il 2009.
- (2) In base alle informazioni pervenute alla Commissione, le catture dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate hanno determinato l'esaurimento del contingente assegnato per il 2009.

- (3) È quindi necessario vietare la pesca di detto stock nonché la conservazione a bordo, il trasbordo e lo sbarco di catture da esso prelevate,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1***Esaurimento del contingente**

Il contingente di pesca assegnato per il 2009 allo Stato membro di cui all'allegato del presente regolamento per lo stock ivi indicato si ritiene esaurito a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato.

*Articolo 2***Divieti**

La pesca dello stock di cui all'allegato del presente regolamento da parte di navi battenti bandiera dello Stato membro ivi indicato o in esso immatricolate è vietata a decorrere dalla data stabilita nello stesso allegato. Sono vietati la conservazione a bordo, il trasbordo o lo sbarco di catture provenienti dallo stock in questione effettuate dalle navi suddette dopo tale data.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

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

Fatto a Bruxelles, il 14 luglio 2009.

*Per la Commissione*

Fokion FOTIADIS

*Direttore generale degli Affari marittimi e della pesca*

<sup>(1)</sup> GU L 358 del 31.12.2002, pag. 59.

<sup>(2)</sup> GU L 261 del 20.10.1993, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 22 del 26.1.2009, pag. 1.

## ALLEGATO

N.	2/T&Q
Stato membro	Spagna
Stock	MAC/2CX14-
Specie	Sgombro ( <i>Scomber scombrus</i> )
Zona	VI, VII, VIIIa, VIIIb, VIIIc e VIId; acque comunitarie della zona Vb; acque internazionali delle zone IIa, XII e XIV
Data	15 giugno 2009

## II

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

## DECISIONI

## COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 30 giugno 2009

**che istituisce un modello per i piani di azione nazionali per le energie rinnovabili di cui alla direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio**

[notificata con il numero C(2009) 5174]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/548/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma,

considerando quanto segue:

- (1) A norma della direttiva 2009/28/CE, ogni Stato membro adotta un piano di azione nazionale per le energie rinnovabili. Detti piani sono finalizzati a fissare gli obiettivi nazionali degli Stati membri per la quota di energia da fonti rinnovabili consumata nel settore dei trasporti, dell'elettricità e del riscaldamento e raffreddamento nel 2020, tenendo conto degli effetti di altre misure politiche relative all'efficienza energetica sul consumo finale di energia, e le misure appropriate da adottare per raggiungere detti obiettivi nazionali generali, ivi compresi la cooperazione tra autorità locali, regionali e nazionali, i trasferimenti statistici o i progetti comuni pianificati, le politiche nazionali per lo sviluppo delle risorse della biomassa esistenti e per lo sfruttamento di nuove risorse della biomassa per usi diversi, nonché le misure da adot-

tare per ottemperare alla prescrizioni di cui agli articoli da 13 a 19 della direttiva 2009/28/CE.

- (2) A norma della direttiva 2009/28/CE, la Commissione adotta, entro il 30 giugno 2009, un modello per i piani di azione nazionali per le energie rinnovabili comprendente i requisiti minimi di cui all'allegato VI della suddetta direttiva,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

È adottato il modello per i piani di azione nazionali per le energie rinnovabili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2009/28/CE allegato alla presente decisione.

*Articolo 2*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 giugno 2009.

*Per la Commissione*

Andris PIEBALGS

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.

## ALLEGATO

## INDICE

	Pagina
1. Sintesi della politica nazionale in materia di energie rinnovabili .....	35
2. Consumo finale di energia atteso per il periodo 2010-2020 .....	35
3. Obiettivi e traiettorie per le energie rinnovabili .....	39
3.1. Obiettivo nazionale generale .....	39
3.2. Obiettivi e traiettorie settoriali .....	39
4. Misure per il conseguimento degli obiettivi .....	44
4.1. Panoramica delle politiche e misure volte a promuovere l'uso di energia da fonti rinnovabili .....	44
4.2. Misure specifiche finalizzate al rispetto dei requisiti degli articoli 13, 14, 16 e degli articoli da 17 a 21 della direttiva 2009/28/CE .....	44
4.2.1. Procedure amministrative e pianificazione territoriale (articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 2009/28/CE)	44
4.2.2. Specifiche tecniche (articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2009/28/CE) .....	45
4.2.3. Edifici (articolo 13, paragrafo 3, della direttiva 2009/28/CE) .....	45
4.2.4. Disposizioni in materia di informazione (articolo 14, paragrafi 1, 2 e 4, della direttiva 2009/28/CE) ...	46
4.2.5. Certificazione degli installatori (articolo 14, paragrafo 3, della direttiva 2009/28/CE) .....	46
4.2.6. Sviluppo dell'infrastruttura per l'elettricità (articolo 16, paragrafi 1 e da 3 a 6, della direttiva 2009/28/CE)	47
4.2.7. Funzionamento delle reti di trasmissione e distribuzione dell'elettricità (articolo 16, paragrafi 2, 7 e 8, della direttiva 2009/28/CE) .....	47
4.2.8. Integrazione del biogas nella rete del gas naturale (articolo 16, paragrafi 7, 9 e 10, della direttiva 2009/28/CE) .....	48
4.2.9. Sviluppo dell'infrastruttura per il teleriscaldamento e il teleraffrescamento (articolo 16, paragrafo 11, della direttiva 2009/28/CE) .....	48
4.2.10. Biocarburanti e bioliquidi – criteri di sostenibilità e verifica della conformità (articoli da 17 a 21 della direttiva 2009/28/CE) .....	48
4.3. Regimi di sostegno finalizzati a promuovere l'uso delle fonti di energia rinnovabili nella produzione di elettricità applicati dallo Stato membro o da un gruppo di Stati membri .....	49
4.4. Regimi di sostegno finalizzati a promuovere l'uso delle fonti di energia rinnovabili nel settore del riscaldamento e del raffreddamento applicati dallo Stato membro o da un gruppo di Stati membri ....	51
4.5. Regimi di sostegno finalizzati a promuovere l'uso delle fonti di energia rinnovabili nel settore dei trasporti applicati dallo Stato membro o da un gruppo di Stati membri .....	51
4.6. Misure specifiche volte a promuovere l'uso di energia da biomassa .....	52
4.6.1. Approvvigionamento di biomassa: produzione interna e scambi .....	52
4.6.2. Misure volte ad aumentare la disponibilità di biomassa, tenendo conto di altri utilizzatori di biomassa (settori basati sull'agricoltura e la silvicoltura) .....	55
4.7. Uso previsto dei trasferimenti statistici tra Stati membri e partecipazione prevista a progetti comuni con altri Stati membri e paesi terzi .....	56
4.7.1. Aspetti procedurali .....	56
4.7.2. Stima della produzione eccedentaria di energia da fonti rinnovabili rispetto alla traiettoria indicativa che potrebbe essere oggetto di un trasferimento verso altri Stati membri .....	56
4.7.3. Stima del potenziale dei progetti comuni .....	56
4.7.4. Stima della domanda di energia da fonti rinnovabili da soddisfare con mezzi diversi dalla produzione nazionale .....	57
5. Valutazioni .....	57
5.1. Contributo totale di ogni tecnologia per le energie rinnovabili al conseguimento degli obiettivi per il 2020 e traiettoria indicativa provvisoria per le quote di energia da fonti rinnovabili nei settori dell'elettricità, del riscaldamento e del raffreddamento e dei trasporti .....	57
5.2. Contributo totale previsto delle misure in materia di efficienza energetica e risparmio energetico al fine di conseguire gli obiettivi vincolanti fissati per il 2020 e contributo alla traiettoria indicativa provvisoria per le quote di energia da fonti rinnovabili nei settori dell'elettricità, del riscaldamento e raffreddamento e dei trasporti .....	61
5.3. Valutazione degli impatti (facoltativa) .....	61
5.4. Preparazione del piano d'azione nazionale per le energie rinnovabili e seguito dato all'attuazione .....	62



**Modello per i piani di azione nazionali per le energie rinnovabili**

La direttiva 2009/28/CE stabilisce che gli Stati membri devono presentare alla Commissione europea, entro il 30 giugno 2010, un modello per i piani di azione nazionali per le energie rinnovabili. Il presente documento rappresenta tale modello. A norma dell'articolo 4 della direttiva 2009/28/CE l'uso del modello è obbligatorio.

Il modello serve a garantire che i piani di azione nazionali per le energie rinnovabili siano completi, affrontino tutti i requisiti fissati nella direttiva e siano comparabili tra loro e rispetto alle future relazioni biennuali che gli Stati membri devono presentare sull'attuazione della direttiva.

Quando compilano il modello gli Stati membri devono attenersi alle definizioni, ai metodi di calcolo e alla terminologia utilizzati nella direttiva 2009/28/CE. Gli Stati membri sono inoltre invitati a utilizzare le definizioni, i metodi di calcolo e la terminologia del regolamento (CE) n. 1099/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

Eventuali informazioni supplementari possono essere fornite nell'ambito della struttura prevista del piano d'azione o inserendo degli allegati.

I passi in corsivo contengono indicazioni per gli Stati membri ai fini della preparazione dei rispettivi piani nazionali. Gli Stati membri possono cancellare tali passi nella versione del piano nazionale che consegnano alla Commissione.

La Commissione ricorda a tutti gli Stati membri che i regimi nazionali di sostegno devono essere conformi alle norme sugli aiuti di Stato di cui agli articoli 87 e 88 del trattato CE. La notifica del piano di azione nazionale per le energie rinnovabili non sostituisce la notifica degli aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE.

**1. SINTESI DELLA POLITICA NAZIONALE IN MATERIA DI ENERGIE RINNOVABILI**

*Fornire una panoramica sintetica della politica nazionale in materia di energie rinnovabili descrivendo gli obiettivi (ad esempio sicurezza dell'approvvigionamento, benefici socioeconomici e ambientali) e le principali linee di azione strategica.*

**2. CONSUMO FINALE DI ENERGIA ATTESO PER IL PERIODO 2010-2020**

*In questa parte gli Stati membri devono indicare le stime del consumo finale lordo di energia, tenuto conto di tutti i tipi di energia (cioè da fonti rinnovabili e fonti convenzionali), in generale e per ciascun settore, nel periodo fino al 2020.*

*Tali stime devono anche tener conto degli effetti attesi delle misure in materia di efficienza energetica e di risparmio energetico che dovrebbero essere introdotte in quel periodo. Alla voce «scenario di riferimento» deve essere presentato uno scenario in cui figurino solo le misure in materia di efficienza energetica e di risparmio energetico adottate prima del 2009. Alla voce «efficienza energetica supplementare» deve essere presentato uno scenario che tenga conto di tutte le misure che saranno adottate a partire dal 2009. Le altre parti del piano di azione nazionale per le energie rinnovabili si basano su quest'ultimo scenario supplementare.*

*Per «consumo per il riscaldamento e il raffreddamento» s'intende la produzione di calore derivata (calore venduto) più il consumo finale di tutti gli altri prodotti energetici a esclusione dell'elettricità consumata nei settori che ne sono utilizzatori finali come l'industria, i nuclei domestici, i servizi, l'agricoltura, la silvicoltura e la pesca. Il concetto di «riscaldamento» e «raffreddamento» comprende pertanto anche il consumo energetico finale per la trasformazione. L'elettricità può essere utilizzata anche a fini di riscaldamento e raffreddamento nel consumo finale, ma in tal caso rientra nell'obiettivo in materia di elettricità e per questo è esclusa da questa voce.*

*A norma dell'articolo 5, paragrafo 6, della direttiva 2009/28/CE, nell'ambito della valutazione del conseguimento degli obiettivi del 2020 e della traiettoria indicativa stabiliti dalla direttiva, la quantità di energia consumata nel settore dell'aviazione è considerata, come quota del consumo finale lordo di energia dello Stato membro interessato, non superiore al 6,18 % (4,12 % per Cipro e Malta). Gli eventuali aggiustamenti potrebbero essere indicati nella tabella. Nel riquadro viene presentato il metodo di calcolo.*

<sup>(1)</sup> GU L 304 del 14.11.2008, pag. 1.

**RIQUADRO — Calcolo del meccanismo per la definizione del consumo energetico massimo del settore aereo di cui alla direttiva sulle energie rinnovabili**

Si ipotizzi che, nel paese A, il consumo energetico del settore aereo (AEC — *Aviation Energy Consumption*) rispetto al consumo finale lordo di energia (GFEC — *Gross Final Energy Consumption*) del paese sia pari a X:

$$X = \text{AEC}/\text{GFEC}$$

$$\text{se } X > 6,18 \%$$

per fissare il tetto massimo, ai fini della valutazione della conformità,

$$\text{GFEC}_{\text{adeguato}} = \text{GFEC} - \text{AEC} + \text{AEC}_{\text{adeguato}}$$

$$\text{dove } \text{AEC}_{\text{adeguato}} = 0,0618 * \text{GFEC}$$

in altri termini:

$$\text{GFEC}_{\text{adeguato}} = \text{GFEC} - \text{AEC} + 0,0618 * \text{GFEC} =$$

$$= \text{GFEC} - X * \text{GFEC} + 0,0618 * \text{GFEC} =$$

$$= \text{GFEC} * (1,0618 - X)$$

pertanto, «l'adeguamento» espresso come % del GFEC reale e in funzione di X è pari a:

$$\text{adeguamento} = (\text{GFEC} - \text{GFEC}_{\text{adeguato}})/\text{GFEC} =$$

$$= X - 0,0618$$

*Per Cipro e Malta, le cifre 6,18 % e 0,0618 devono essere sostituite da 4,12 % e 0,0412, rispettivamente.*

Tabella 1

**Consumo finale lordo di energia atteso dell'Italia per riscaldamento e raffreddamento, elettricità e trasporti fino al 2020, tenuto conto degli effetti delle misure in materia di efficienza energetica e di risparmio energetico <sup>(2)</sup> 2010-2020 (ktoe)**

	2005	2010		2011		2012		2013		2014	
	Anno di riferimento	Scenario di riferimento	Efficienza energetica supplementare	Scenario di riferimento	Efficienza energetica supplementare	Scenario di riferimento	Efficienza energetica supplementare	Scenario di riferimento	Efficienza energetica supplementare	Scenario di riferimento	Efficienza energetica supplementare
1. Riscaldamento e raffreddamento <sup>(1)</sup>											
2. Elettricità <sup>(2)</sup>											
3. Trasporti ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 4, lettera a) <sup>(3)</sup>											
4. Consumo finale lordo di energia <sup>(4)</sup>											
<i>I valori indicati di seguito devono essere calcolati solo se si prevede che il consumo finale di energia del settore aereo superi il 6,18 % (4,12 % per Malta e Cipro):</i>											
Consumo finale nel settore aereo											
Riduzione per il limite applicabile al settore aereo <sup>(5)</sup> (articolo 5, paragrafo 6)											
Consumo totale dopo la riduzione che tiene conto del limite per il settore aereo											

<sup>(2)</sup> Le stime riguardanti l'efficienza energetica e il risparmio energetico devono essere coerenti con altre stime analoghe che lo Stato membro notifica alla Commissione, ad esempio nell'ambito dei piani d'azione di cui alla direttiva sui servizi energetici e alla direttiva sul rendimento energetico degli edifici. Se nei suddetti piani d'azione si utilizzano unità di misura diverse è necessario indicare i fattori di conversione.

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	Anno di riferimento	Efficienza energetica supplementare	Anno di riferimento	Efficienza energetica supplementare	Anno di riferimento	Efficienza energetica supplementare	Anno di riferimento	Efficienza energetica supplementare	Anno di riferimento	Efficienza energetica supplementare	Anno di riferimento	Efficienza energetica supplementare
1. Riscaldamento e raffreddamento <sup>(1)</sup>												
2. Elettricità <sup>(2)</sup>												
3. Trasporti ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 4, lettera a) <sup>(3)</sup>												
4. Consumo finale lordo di energia <sup>(4)</sup>												

I valori indicati di seguito devono essere calcolati solo se si prevede che il consumo finale di energia del settore aereo superi il 6,18 % (4,12 % per Malta e Cipro):

Consumo finale nel settore aereo												
Riduzione per il limite applicabile al settore aereo <sup>(5)</sup> (articolo 5, paragrafo 6)												
Consumo totale dopo la riduzione che tiene conto del limite per il settore aereo												

<sup>(1)</sup> Consumo finale di energia di tutti i prodotti energetici, esclusa l'elettricità destinata a fini diversi dal trasporto, più il consumo di energia termica per usi propri negli impianti di produzione di elettricità e calore e le perdite di calore delle reti (punti «2. Usi propri degli impianti» e «11. Perdite di distribuzione e trasmissione» di cui al regolamento (CE) n. 1099/2008 (pag. 23-24).

<sup>(2)</sup> Per «consumo lordo di elettricità» s'intende la produzione nazionale lorda di elettricità, compresa l'autoproduzione, più le importazioni, meno le esportazioni.

<sup>(3)</sup> Per «consumo per i trasporti» s'intende la definizione di cui all'articolo 3, paragrafo 4, lettera a), della direttiva 2009/28/CE. Il consumo di energia elettrica da fonti rinnovabili nel trasporto stradale per questa cifra deve essere moltiplicato per un fattore 2,5 come indicato all'articolo 3, paragrafo 4, lettera c), della medesima direttiva.

<sup>(4)</sup> Cfr. definizione di cui all'articolo 2, lettera f), della direttiva 2009/28/CE. Questo valore comprende il consumo finale di energia più le perdite delle reti e gli usi propri di calore ed elettricità negli impianti di produzione di elettricità e riscaldamento. (NB: il valore non comprende invece il consumo di elettricità per i sistemi di accumulo per pompaggio delle centrali idroelettriche o per la trasformazione nelle caldaie elettriche o pompe di calore negli impianti di teleriscaldamento).

<sup>(5)</sup> A norma dell'articolo 5, paragrafo 6, il consumo del settore aereo può essere considerato fino ad un massimo del 6,18 % (media comunitaria) del consumo finale lordo di energia e fino al 4,12 % per Malta e Cipro.

## 3. OBIETTIVI E TRAIETTORIE PER LE ENERGIE RINNOVABILI

## 3.1. Obiettivo nazionale generale

Tabella 2

**Obiettivo nazionale generale per la quota di energia da fonti rinnovabili rispetto al consumo finale lordo di energia nel 2005 e nel 2020 (queste cifre devono essere trascritte dall'allegato I, parte A, della direttiva 2009/28/CE)**

A. Quota di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia nel 2005 (S2005) (%)	
B. <b>Obiettivo di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia nel 2020</b> (S2020) (%)	
C. Consumo atteso totale di energia, adeguato, nel 2020 (dalla tabella 1, ultima cella) (ktoe)	
D. Quantitativo atteso di energia da fonti rinnovabili corrispondente all'obiettivo per il 2020 (B x C) (ktoe)	

Gli Stati membri possono decidere di considerare le misure di flessibilità di cui agli articoli 6, 7, 8 e 11 della direttiva 2009/28/CE affinché una parte del consumo proprio di energia rinnovabile contribuisca agli obiettivi di un altro o di altri Stati membri — o affinché l'energia da fonti rinnovabili consumata in un altro o in altri Stati membri contribuisca al raggiungimento dei propri obiettivi. Gli Stati membri possono inoltre utilizzare le importazioni fisiche da paesi terzi di elettricità ricavata da fonti rinnovabili ai sensi degli articoli 9 e 10 della direttiva 2009/28/CE.

Eventuali valutazioni del potenziale in termini di energie rinnovabili del paese possono essere trasmesse in allegato.

È possibile allegare anche eventuali obiettivi per le energie rinnovabili fissati a livello regionale o di città importanti o di grandi comparti industriali consumatori di energia che supportino l'obiettivo nazionale per le energie rinnovabili.

## 3.2. Obiettivi e traiettorie settoriali

A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2009/28/CE, gli Stati membri sono tenuti a fissare obiettivi nazionali per la quota di energia da fonti rinnovabili da raggiungere nel 2020 nei seguenti settori:

- riscaldamento e raffreddamento,
- elettricità,
- trasporti.

Il totale dei tre obiettivi settoriali, tradotto in volumi previsti (espressi in ktoe), compreso il ricorso previsto alle misure di flessibilità, deve almeno essere pari alla quantità attesa di energia da fonti rinnovabili corrispondente all'obiettivo dello Stato membro per il 2020 (indicato nell'ultima cella della tabella 2).

Inoltre, l'obiettivo per i trasporti deve essere compatibile con l'obbligo, fissato all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 2009/28/CE, di garantire una quota del 10 % di energie rinnovabili nel settore dei trasporti. Va tuttavia sottolineato che il calcolo della conformità all'obiettivo di cui all'articolo 3, paragrafo 4, è diverso dal calcolo del contributo dato dai trasporti all'obiettivo nazionale generale dello Stato membro per le energie rinnovabili.

Ai fini del calcolo dell'obiettivo per i trasporti (e non dell'obiettivo generale):

- tra i prodotti petroliferi, solo la benzina e il diesel contribuiscono al calcolo del **denominatore**. In altri termini, il kerosene/jet fuel usati nel settore aereo e l'olio combustibile usato nel trasporto marittimo non sono considerati (lo è invece il diesel usato da alcuni treni e da alcune imbarcazioni per il trasporto su vie navigabili interne),
- i biocarburanti ricavati da rifiuti, residui, materiale cellulosico non alimentare e materiale ligneo-cellulosico valgono doppio per il calcolo del **numeratore**;
- l'elettricità da fonti rinnovabili utilizzata nei veicoli per il trasporto su strada vale 2,5 volte per il calcolo del **numeratore** e del **denominatore**.

*A norma dell'articolo 3, paragrafo 4, lettera c), della direttiva 2009/28/CE, per il calcolo del contributo di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili e consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici, gli Stati membri possono scegliere di utilizzare la quota media di elettricità da fonti rinnovabili per la Comunità o la quota di elettricità da fonti rinnovabili per il proprio paese, misurata due anni prima dell'anno interessato. Per la stima della quota media di elettricità da fonti rinnovabili per la Comunità, gli Stati membri possono ricorrere agli scenari futuri preparati dalla Commissione europea o per suo conto <sup>(3)</sup>.*

*Oltre a definire gli obiettivi settoriali per il 2020 gli Stati membri devono anche descrivere la traiettoria prevedibile dell'aumento dell'uso di energie rinnovabili in ciascun settore tra il 2010 e il 2020. Gli obiettivi settoriali in materia di energie rinnovabili nei settori dell'elettricità, del riscaldamento e del raffreddamento e le traiettorie settoriali sono delle stime.*

*Nella tabella 3 gli Stati membri devono indicare le informazioni di cui sopra.*

*Nel compilare la tabella gli Stati membri possono avvalersi della suddivisione più dettagliata dell'uso atteso di energie rinnovabili fornita nella tabella 9. Le tabelle di calcolo 4a e 4b forniscono informazioni su come compilare la tabella 3.*

*La direttiva impone agli Stati membri di pubblicare e notificare alla Commissione, entro il 31 dicembre 2009, le previsioni sull'uso delle misure di flessibilità. Nel compilare le parti pertinenti della tabella 4a gli Stati membri possono fare riferimento a tali previsioni. Gli Stati membri non sono, invece, tenuti a utilizzare nei piani d'azione le stesse cifre presentate nei documenti previsionali. In particolare, possono adeguare tali cifre in base ai dati contenuti in documenti previsionali di altri Stati membri.*

<sup>(3)</sup> Ad esempio lo scenario documentato nell'appendice 4, pag. 287, di «Appendixes to Model-based Analysis of the 2008 EU Policy Package on Climate Change and Renewables»: [http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/climat\\_action/analysis\\_appendix.pdf](http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/climat_action/analysis_appendix.pdf). In questo scenario la quota media di produzione lorda di elettricità da fonti rinnovabili per l'UE-27 per il 2010, 2015 e 2020 è pari, rispettivamente, al 19,4 %, al 24,6 % e al 32,4 %.



Tabella 3

**Obiettivo nazionale per il 2020 e traiettoria indicativa della quota di energia da energie rinnovabili utilizzata nei seguenti settori: riscaldamento e raffreddamento, elettricità e trasporti**

(Utilizzare le tabelle 4a e 4b per compilare questa tabella)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
FER – Risc. e raffr. <sup>(1)</sup>												
FER-E <sup>(2)</sup>												
FER-T <sup>(3)</sup>												
Quota complessiva di FER <sup>(4)</sup>												
di cui: (%) dal meccanismo di cooperazione <sup>(5)</sup>												
surplus (%) per il meccanismo di cooperazione <sup>(5)</sup>												

<sup>(1)</sup> Quota di energie rinnovabili nel riscaldamento e raffreddamento: consumo finale lordo di energia da fonti rinnovabili destinato a riscaldamento e raffreddamento [cfr. definizione all'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), e all'articolo 5, paragrafo 4, della direttiva 2009/28/CE] diviso per consumo finale lordo di energia per riscaldamento e raffreddamento. Riga A della tabella 4a diviso per riga 1 della tabella 1.

<sup>(2)</sup> Quota di energie rinnovabili nel settore dell'elettricità: consumo finale lordo di elettricità da fonti rinnovabili per l'elettricità [cfr. definizione articolo 5, paragrafo 1, lettera a), e articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2009/28/CE] diviso per il consumo finale lordo di elettricità. Riga B della tabella 4a diviso per riga 2 della tabella 1.

<sup>(3)</sup> Quota di energie rinnovabili nel settore dei trasporti: consumo finale di energia da fonti rinnovabili per i trasporti [cfr. articolo 5, paragrafo 1, lettera c), e articolo 5, paragrafo 5, della direttiva 2009/28/CE] diviso per il consumo, nel settore dei trasporti, di 1) benzina; 2) diesel; 3) biocarburanti impiegati nel trasporto su strada e per ferrovia; e 4) elettricità usata nei trasporti via terra (riga 3 della tabella 1). Riga J della tabella 4b diviso per riga 3 della tabella 1.

<sup>(4)</sup> Quota di energie rinnovabili nel consumo finale lordo di energia. Riga G della tabella 4a diviso riga 4 della tabella 1.

<sup>(5)</sup> In percentuale della quota complessiva di FER.

In base all'allegato I, parte B, della direttiva			2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018		2020
			$S_{2005} + 20\%$ ( $S_{2020}-S_{2005}$ )	$S_{2005} + 30\%$ ( $S_{2020}-S_{2005}$ )	$S_{2005} + 45\%$ ( $S_{2020}-S_{2005}$ )	$S_{2005} + 65\%$ ( $S_{2020}-S_{2005}$ )		$S_{2020}$
Traiettoria minima FER <sup>(1)</sup>								
Traiettoria minima FER (ktoe)								

<sup>(1)</sup> Definita nell'allegato I, parte B, della direttiva 2009/28/CE.

Tabella 4a

## Tabella di calcolo per il contributo di energia rinnovabile di ciascun settore al consumo finale di energia

(ktoe)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A. Consumo finale lordo di FER atteso per riscaldamento e raffreddamento												
B. Consumo finale lordo atteso di elettricità da FER												
C. Consumo finale lordo atteso di energia da FER nei trasporti												
D. Consumo totale atteso di FER <sup>(1)</sup>												
E. Trasferimento atteso di FER ad altri Stati membri												
F. Trasferimento atteso di FER da altri Stati membri e paesi terzi												
G. Consumo atteso di FER adeguato all'obiettivo D E + F												

<sup>(1)</sup> A norma dell'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 2009/28/CE, il gas, l'elettricità e l'idrogeno da fonti rinnovabili sono contati solo una volta. Non è consentita la doppia contabilizzazione.

Tabella 4b

## Tabella di calcolo della quota di energie rinnovabili nei trasporti

(ktoe)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
C. Consumo atteso di FER nei trasporti <sup>(1)</sup>												
H. Consumo atteso di elettricità da FER nel trasporto su strada <sup>(2)</sup>												
I. Consumo atteso di biocarburanti da rifiuti, residui, materiale cellulosico non alimentare e materiale ligneo-cellulosico nei trasporti <sup>(2)</sup>												
J. Contributo atteso delle FER ai trasporti ai fini dell'obiettivo FER-T: $C + (2,5 - 1) \times H + (2 - 1) \times I$												

<sup>(1)</sup> Sono comprese tutte le FER impiegate nei trasporti compresi l'elettricità, l'idrogeno e il gas da fonti rinnovabili ed esclusi i biocarburanti non conformi ai criteri di sostenibilità (cfr. articolo 5, paragrafo 1, ultimo comma). Indicare i valori effettivi, senza applicare fattori di moltiplicazione.

<sup>(2)</sup> Indicare i valori effettivi, senza applicare fattori di moltiplicazione.

## 4. MISURE PER IL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI

4.1. **Panoramica delle politiche e misure volte a promuovere l'uso di energia da fonti rinnovabili**

Tabella 5

**Panoramica di tutte le politiche e misure**

Denominazione e riferimento della misura	Tipo di misura (*)	Risultato atteso (**)	Destinatari (gruppo e/o attività) (***)	Politiche/misure esistenti/programmate	Date di inizio e conclusione della misura
1.					
2.					
3.					
...					

(\*) Indicare se la misura è (prevalentemente) di carattere normativo, finanziario o non vincolante (campagna d'informazione).

(\*\*) Qual è il risultato atteso: cambiamento di comportamento, capacità installata (MW; t/anno), energia generata (ktoe)?

(\*\*\*) A chi (investitori, utenti finali, pubblica amministrazione, urbanisti, architetti, installatori o altri) o a quale attività/settore (produzione biocarburanti, uso energetico di effluenti animali o altro) è destinata la misura?

4.2. **Misure specifiche finalizzate al rispetto dei requisiti degli articoli 13, 14, 16 e degli articoli da 17 a 21 della direttiva 2009/28/CE**4.2.1. **Procedure amministrative e pianificazione territoriale (articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 2009/28/CE)**

Nelle risposte ai punti che seguono gli Stati membri devono spiegare le norme nazionali, regionali e locali in vigore in materia di procedure di autorizzazione, di certificazione e di concessione di licenze applicate agli impianti e alle connesse infrastrutture della rete di trasmissione e distribuzione per la produzione di elettricità, riscaldamento e raffreddamento da fonti rinnovabili nonché al processo di trasformazione della biomassa in biocarburanti o altri prodotti energetici. Se sono necessari ulteriori provvedimenti per garantire che le procedure siano proporzionate e necessarie, gli Stati membri devono anche descrivere le revisioni che prevedono di mettere in atto, i risultati attesi e l'autorità incaricata di procedere a tali revisioni. Se le informazioni si riferiscono a una tecnologia specifica occorre indicarlo. Se le autorità regionali/locali svolgono un ruolo preminente, dare indicazioni in merito.

- a) Elenco della legislazione nazionale ed, eventualmente, regionale vigente in materia di procedure di autorizzazione, di certificazione e di concessione di licenze e pianificazione territoriale applicate ad impianti e alle connesse infrastrutture della rete di trasmissione e distribuzione:
- b) Ministero/i o autorità responsabile/i e relative competenze nel settore:
- c) Revisione al fine di adottare provvedimenti opportuni ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 2009/28/CE prevista entro il: [data]
- d) Sintesi delle misure esistenti e previste a livello regionale/locale (se pertinente):
- e) Precisare se sono stati messi in luce ostacoli superflui o requisiti sproporzionati in merito alle procedure di autorizzazione, certificazione e concessione di licenze applicabili agli impianti e alle connesse infrastrutture della rete di trasmissione e distribuzione per la produzione di elettricità, di calore o di freddo a partire da fonti energetiche rinnovabili e al processo di trasformazione della biomassa in biocarburanti o altri prodotti energetici. In caso di risposta affermativa, indicare quali.
- f) Indicare il livello (locale, regionale o nazionale) dell'amministrazione incaricata dell'autorizzazione, certificazione e concessione delle licenze agli impianti a energie rinnovabili e della pianificazione territoriale (indicare se il livello dell'amministrazione dipende dal tipo di impianto). Se sono coinvolte amministrazioni a vari livelli indicare come avviene il coordinamento tra i vari livelli. Specificare come sarà migliorato in futuro il coordinamento tra le diverse autorità responsabili.
- g) Illustrare come si garantisce un'informazione esauriente sul trattamento delle domande di autorizzazione, certificazione e concessione di licenze e sull'assistenza disponibile per i richiedenti. Indicare le informazioni e il tipo di assistenza messe a disposizione dei potenziali richiedenti di nuovi impianti per energie rinnovabili per quanto riguarda la loro domanda.
- h) Precisare come si agevola il coordinamento orizzontale tra organi amministrativi diversi incaricati di gestire le varie parti dell'autorizzazione. Indicare il numero di fasi procedurali necessarie per ottenere l'autorizzazione/la licenza/il permesso definitivi. Indicare se esiste uno sportello unico di coordinamento di tutte le fasi. Precisare se vengono comunicati in anticipo i tempi necessari per il trattamento delle domande. Indicare quanto tempo è mediamente necessario per decidere sulla domanda.

- i) Indicare se le procedure di autorizzazione tengono conto delle specificità delle varie tecnologie per le fonti rinnovabili. Se sì, descriverne le modalità. In caso contrario, precisare se s'intende tener conto di questo elemento in futuro.
- j) Precisare se esistono procedure particolari, ad esempio una semplice notifica per impianti di piccole dimensioni e decentrati (ad esempio pannelli solari o caldaie a biomassa negli edifici). In caso affermativo, descrivere le varie fasi della procedura interessata. Indicare se le regole in materia sono pubblicate e messe a disposizione dei cittadini e dove sono pubblicate. Precisare se si prevede di introdurre procedure di notifica semplificate per il futuro e, in caso affermativo, per quali tipi di impianti o sistemi (indicare se, ad esempio, è possibile misurare il consumo netto).
- k) Indicare dove sono pubblicate le spese associate alla domanda di autorizzazione/licenza/permesso per i nuovi impianti. Indicare se sono correlate ai costi amministrativi legati alla concessione di tali autorizzazioni/permessi. Precisare se sono previste modifiche di tali spese.
- l) Illustrare se esistono orientamenti ufficiali per gli organismi amministrativi locali e regionali in materia di pianificazione, progettazione, costruzione e ristrutturazione di aree industriali e residenziali per installarvi apparecchiature e sistemi che utilizzano fonti rinnovabili nei settori della produzione di elettricità, caldo e freddo, compresi il teleriscaldamento e il teleraffrescamento. Se non esistono orientamenti ufficiali o sono insufficienti precisare come s'intende affrontare questo aspetto e con quali tempi.
- m) Indicare se sono organizzate formazioni apposite per chi deve gestire le procedure di autorizzazione, certificazione e concessione di licenze di impianti a energie rinnovabili.

#### 4.2.2. **Specifiche tecniche (articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 2009/28/CE)**

- a) Indicare se, per beneficiare dei regimi di sostegno, le tecnologie per le energie rinnovabili devono rispondere a determinati norme di qualità. In caso affermativo, precisare gli impianti interessati e le norme di qualità applicabili. Descrivere se sono applicabili norme nazionali o regionali più rigorose delle norme europee.

#### 4.2.3. **Edifici (articolo 13, paragrafo 3, della direttiva 2009/28/CE)**

*Quando ci si riferisce all'incremento nell'uso delle fonti di energia rinnovabili negli edifici non è compreso l'approvvigionamento di elettricità rinnovabile dalla rete nazionale. In questo punto si pone l'accento sull'aumento dell'approvvigionamento locale di calore e/o elettricità ai singoli edifici. Si può tener conto anche della fornitura diretta di calore o freddo agli edifici mediante teleriscaldamento o teleraffrescamento.*

- a) Riferimento alla (eventuale) legislazione nazionale e regionale in vigore e sintesi della legislazione locale concernente l'aumento della quota di energia da fonti rinnovabili nel settore dell'edilizia:
- b) Ministero/i o autorità responsabile/i:
- c) Revisione (eventuale) delle norme prevista entro il: [data]
- d) Sintesi delle misure esistenti e previste a livello regionale/locale:
- e) Indicare se le norme e i codici in materia di edilizia prevedono livelli minimi per l'utilizzo di energie rinnovabili. Precisare le aree geografiche interessate e descrivere (sinteticamente) i requisiti in materia. Descrivere, in particolare, le misure inserite nei suddetti codici per garantire l'aumento della quota di energie rinnovabili utilizzate nel settore dell'edilizia. Indicare i piani futuri connessi a tali requisiti o misure.
- f) Indicare l'aumento previsto nell'uso di energie rinnovabili negli edifici fino al 2020 (se possibile, differenziare tra edilizia residenziale — «unità singola» e «unità multipla» —, edilizia commerciale, pubblica e industriale). (Per rispondere a questo punto è possibile utilizzare una tabella simile alla tabella 6 riprodotta di seguito. I dati possono riferirsi ad un anno o ad una serie di anni selezionati. I dati devono comprendere il consumo per riscaldamento e raffreddamento e il consumo di elettricità da fonti rinnovabili).

Tabella 6

#### Quota stimata di energie rinnovabili nel settore dell'edilizia

(%)

	2005	2010	2015	2020
Residenziale				
Commerciale				
Pubblica				
Industriale				
Totale				

- g) Indicare se, nella politica nazionale, sono stati considerati obblighi riguardanti livelli minimi di energie rinnovabili negli edifici nuovi e ristrutturati. In caso affermativo, precisare tali livelli; in caso negativo, segnalare in che modo si verificherà l'idoneità di questa opzione entro il 2015.
- h) Descrivere i piani atti a garantire che gli edifici pubblici a livello nazionale, regionale e locale fungano da esempio utilizzando impianti a energie rinnovabili o diventino edifici a consumo nullo di energia a partire dal 2012. (Tener conto degli obblighi previsti dalla direttiva sul rendimento energetico nell'edilizia).
- i) Indicare come viene promossa l'applicazione di tecnologie a fonti rinnovabili efficienti sotto il profilo energetico negli edifici. *[Tali misure possono riguardare le caldaie a biomassa, le pompe di calore e gli impianti solari termici che rispondono ai requisiti per l'assegnazione del marchio comunitario di qualità ecologica o di altre norme equivalenti formulate a livello nazionale o comunitario (cfr. articolo 13, paragrafo 6)].*

#### 4.2.4. **Disposizioni in materia di informazione (articolo 14, paragrafi 1, 2 e 4, della direttiva 2009/28/CE)**

*In questo punto devono essere descritte le campagne e i programmi d'informazione e sensibilizzazione, in corso e futuri, nonché le revisioni previste e i risultati attesi. Gli Stati membri devono inoltre indicare l'autorità responsabile del monitoraggio e dell'esame degli effetti dei programmi. Indicare anche se le autorità regionali/locali svolgono un ruolo importante e descriverlo sommariamente.*

- a) Riferimento all'eventuale legislazione nazionale o regionale vigente in materia di obblighi d'informazione ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 2009/28/CE.
- b) Organo/i responsabile/i di divulgare le informazioni a livello nazionale, regionale o locale:
- c) Sintesi delle misure esistenti e previste a livello regionale/locale (se pertinente):
- d) Indicare come vengono messe a disposizione di tutti i soggetti interessati (consumatori, imprese edili, installatori, architetti, fornitori di apparecchiature e di veicoli) le informazioni sulle misure di sostegno all'uso delle fonti rinnovabili per la produzione di elettricità, per il riscaldamento e il raffreddamento e nei trasporti. Precisare chi è incaricato di verificare l'idoneità delle informazioni e di curarne la pubblicazione. Indicare se sono disponibili informazioni specifiche per i diversi destinatari, ad esempio consumatori finali, imprese edili, amministratori di immobili, agenti immobiliari, installatori, architetti, agricoltori, fornitori di apparecchiature che utilizzano fonti rinnovabili o amministrazioni pubbliche. Indicare se sono in corso campagne d'informazione o se esistono centri d'informazione permanenti o se sono previsti per il futuro.
- e) Indicare chi è incaricato di pubblicare le informazioni sui benefici netti, sui costi e sull'efficienza energetica delle apparecchiature e dei sistemi che utilizzano fonti energetiche rinnovabili per il riscaldamento, il raffreddamento e l'elettricità. *(Fornitore delle apparecchiature o dei sistemi, organismo pubblico o altro).*
- f) Indicare come sono resi disponibili agli urbanisti e agli architetti gli orientamenti che consentano loro di considerare adeguatamente la combinazione ottimale di fonti energetiche rinnovabili, tecnologie ad alta efficienza e sistemi di teleriscaldamento e di teleraffrescamento in sede di pianificazione, progettazione, costruzione e ristrutturazione di aree industriali o residenziali. Indicare chi è incaricato di fornire tali orientamenti.
- g) Descrivere i programmi d'informazione, sensibilizzazione e formazione, esistenti e previsti, destinati a informare i cittadini sui benefici e sugli aspetti pratici dello sviluppo e dell'impiego di energia da fonti rinnovabili. Indicare il ruolo svolto dai soggetti regionali e locali nella concezione e nella gestione dei programmi.

#### 4.2.5. **Certificazione degli installatori (articolo 14, paragrafo 3, della direttiva 2009/28/CE)**

- a) Riferimento alla (eventuale) legislazione nazionale e/o regionale vigente in materia di certificazione o sistemi di qualificazione equivalenti per gli installatori a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, della direttiva 2009/28/CE:
- b) Organo/i responsabile/i dell'istituzione e dell'autorizzazione, entro il 2012, dei sistemi di certificazione o qualificazione per gli installatori di caldaie o di stufe a biomassa, di sistemi solari fotovoltaici o termici, di sistemi geotermici superficiali e di pompe di calore di dimensioni ridotte:
- c) Specificare se tali sistemi di certificazione/qualificazione sono già in vigore e, in caso affermativo, descriverli.
- d) Indicare se le informazioni su tali sistemi sono disponibili al pubblico. Precisare inoltre se sono pubblicati elenchi di installatori certificati o qualificati e, in caso affermativo, indicare dove. Precisare se altri sistemi sono stati riconosciuti equivalenti al sistema nazionale/regionale.
- e) Sintesi delle misure esistenti e previste a livello regionale/locale (se pertinente).



**4.2.6. Sviluppo dell'infrastruttura per l'elettricità (articolo 16, paragrafi 1 e da 3 a 6, della direttiva 2009/28/CE)**

Oltre alla situazione attuale e alla legislazione vigente devono essere descritte anche le azioni future, le revisioni in programma, gli organismi responsabili e i risultati attesi.

- a) Riferimento alla legislazione nazionale vigente riguardante obblighi in materia di reti energetiche (articolo 16):
- b) Descrivere come si garantisce che le reti di trasmissione e di distribuzione siano sviluppate in modo da integrare la quantità prevista di energia elettrica rinnovabile consentendo il funzionamento sicuro del sistema elettrico. Indicare in che modo viene inserito questo requisito nella pianificazione di rete periodica che i gestori del sistema di trasmissione e del sistema di distribuzione effettuano.
- c) Indicare quale sarà il ruolo delle reti intelligenti, degli strumenti delle tecnologie dell'informazione e degli impianti di stoccaggio e come se ne garantirà lo sviluppo.
- d) Indicare se è previsto il rafforzamento della capacità di interconnessione con i paesi vicini e, in caso affermativo, indicare gli interconnettori, la capacità e i tempi.
- e) Descrivere come viene affrontata l'accelerazione delle procedure di autorizzazione dell'infrastruttura di rete. Descrivere la situazione in corso e il tempo medio necessario per ottenere l'approvazione e come saranno migliorati entrambi. (Fare riferimento alla situazione attuale e alla legislazione vigente, alle strozzature rilevate e ai piani per razionalizzare la procedura con il calendario di attuazione e i risultati attesi).
- f) Indicare come viene garantito il coordinamento tra l'approvazione dell'infrastruttura di rete e altre procedure amministrative di pianificazione.
- g) Indicare se sono previsti diritti di connessione prioritaria o capacità per connessioni riservate per i nuovi impianti che producono elettricità da fonti energetiche rinnovabili.
- h) Precisare se ci sono impianti a energie rinnovabili pronti che però non sono connessi a causa dei limiti di capacità della griglia. In caso di risposta affermativa, descrivere i provvedimenti adottati per risolvere la situazione e i tempi previsti per la risoluzione.
- i) Indicare se i gestori del sistema di trasmissione e del sistema di distribuzione hanno elaborato e reso pubbliche norme in materia di assunzione e ripartizione dei costi di adattamento tecnico della rete e, se sì, dove. Descrivere come si garantisce che tali norme si basino su criteri oggettivi, trasparenti e non discriminatori. Indicare se esistono norme speciali per i produttori situati in regioni periferiche o a bassa densità di popolazione. (Le norme sull'assunzione dei costi definiscono quali costi sono sostenuti dal generatore di elettricità che intende connettersi e quali dal gestore del sistema di trasmissione o distribuzione. Le norme sulla ripartizione dei costi definiscono come dovrebbero essere ripartiti i costi tra i produttori che si connettono successivamente e che beneficiano degli stessi potenziamenti della rete o di nuove linee).
- j) Descrivere come vengono attribuiti i costi di connessione e di adattamento tecnico ai produttori e/o ai gestori del sistema di trasmissione e del sistema di distribuzione. Indicare come tali gestori possono recuperare i costi degli investimenti. Precisare se, per il futuro, sono previste modifiche delle suddette norme relative all'assunzione dei costi. Indicare infine le modifiche previste e i risultati attesi. (Sono disponibili varie opzioni per la distribuzione dei costi di connessione alla rete e gli Stati membri potranno sceglierne una o una combinazione di varie opzioni. In base alla tariffazione dei costi di connessione cosiddetta «deep» chi sviluppa l'impianto di produzione di elettricità da fonti rinnovabili sostiene vari costi connessi all'infrastruttura di rete (connessione alla rete, potenziamento ed estensione della rete). Una seconda possibilità è la tariffazione dei costi di connessione «shallow», secondo la quale il generatore sostiene solo i costi di connessione alla rete e non quelli di potenziamento ed ampliamento (tali costi sono integrati nelle tariffe di rete e sono sostenuti dai consumatori). Un'ulteriore variante prevede la ripercussione di tutti i costi di connessione e la loro integrazione nelle tariffe di rete).)
- k) Indicare se esistono norme per la ripartizione dei costi tra i primi produttori connessi alla rete e i produttori che si sono collegati successivamente. In assenza di tali norme precisare come si tiene conto dei benefici per i produttori che si sono connessi successivamente.
- l) Descrivere come si intende garantire che i gestori del sistema di trasmissione e del sistema di distribuzione forniscano ai nuovi produttori che desiderano connettersi le informazioni necessarie sui costi, un calendario preciso per il trattamento delle domande e un calendario indicativo per la connessione alla rete.

**4.2.7. Funzionamento delle reti di trasmissione e distribuzione dell'elettricità (articolo 16, paragrafi 2, 7 e 8, della direttiva 2009/28/CE)**

- a) Indicare in che modo i gestori del sistema di trasmissione e del sistema di distribuzione assicurano la trasmissione e la distribuzione dell'elettricità prodotta da fonti energetiche rinnovabili. Precisare anche se c'è un accesso prioritario o un accesso garantito al sistema di rete.
- b) Descrivere in che modo si garantisce che, nel dispacciamento degli impianti di produzione dell'elettricità, i gestori del sistema di trasmissione diano la precedenza agli impianti di produzione che utilizzano fonti energetiche rinnovabili.

- c) Descrivere come vengono adottate misure operative relative al mercato e alla rete per ridurre al minimo l'interruzione dell'elettricità da fonti rinnovabili. Precisare il tipo di misure previste e i tempi di attuazione. *[Tra le misure di mercato e di progettazione della rete che consentono di integrare risorse variabili potrebbero essere compresi provvedimenti come scambi più vicini ai tempi reali (passando, ad esempio, da previsioni a un giorno a previsioni per lo stesso giorno e riprogrammazione dei generatori), aggregazioni di aree di mercato a garanzia di una capacità di interconnessione e scambi sufficienti a livello transfrontaliero, migliore cooperazione tra gestori di sistemi adiacenti, ricorso a migliori strumenti di comunicazione e controllo, gestione del lato domanda e partecipazione attiva del lato domanda ai mercati (attraverso sistemi di comunicazione bidirezionali — misurazioni intelligenti), maggiore produzione distribuita e stoccaggio a livello interno (ad esempio auto elettriche) con una gestione attiva delle reti di distribuzione (reti intelligenti)].*
- d) Indicare se l'autorità di regolamentazione per l'energia viene informata delle suddette misure. Precisare se ha competenze in termini di monitoraggio e verifica dell'applicazione delle misure.
- e) Indicare se gli impianti che producono elettricità da fonti rinnovabili sono integrati nel mercato dell'elettricità e descriverne le modalità. Descrivere gli obblighi di tali impianti per quanto riguarda la partecipazione al mercato dell'elettricità.
- f) Descrivere le norme per la tariffazione dei costi di trasmissione e di distribuzione ai generatori di elettricità da fonti rinnovabili.

**4.2.8. Integrazione del biogas nella rete del gas naturale (articolo 16, paragrafi 7, 9 e 10, della direttiva 2009/28/CE)**

- a) Descrivere in che modo si garantisce che la tariffazione dei costi di trasmissione e di distribuzione non comporti discriminazioni nei confronti del gas prodotto da fonti energetiche rinnovabili.
- b) Indicare se è stata effettuata una valutazione della necessità di estendere l'infrastruttura di rete del gas per favorire l'integrazione del gas prodotto da fonti energetiche rinnovabili e con quali risultati. Se la valutazione non è stata effettuata, precisare se è in programma.
- c) Indicare se le norme tecniche di connessione alla rete e le tariffe di connessione per il biogas vengono pubblicate e dove.

**4.2.9. Sviluppo dell'infrastruttura per il teleriscaldamento e il teleraffrescamento (articolo 16, paragrafo 11, della direttiva 2009/28/CE)**

- a) Fornire una valutazione della necessità di costruire una nuova infrastruttura per il teleriscaldamento e il teleraffrescamento prodotti da fonti rinnovabili al fine di raggiungere gli obiettivi nazionali del 2020. Precisare se, sulla base della valutazione, si prevede di promuovere tali infrastrutture in futuro. Indicare il contributo ai sistemi di teleriscaldamento e teleraffrescamento atteso dai grandi impianti a biomassa, solari e geotermici.

**4.2.10. Biocarburanti e altri bioliquidi — criteri di sostenibilità e verifica della conformità (articoli da 17 a 21 della direttiva 2009/28/CE)**

*La parte seguente del piano d'azione nazionale dovrebbe illustrare la futura strategia degli Stati membri per quanto riguarda il rispetto dei criteri di sostenibilità per i biocarburanti e i bioliquidi e la verifica della conformità al sistema.*

- a) Indicare come vengono applicati i criteri di sostenibilità per i biocarburanti e i bioliquidi a livello nazionale. *(È prevista l'adozione di una legislazione per l'applicazione dei criteri? Quale sarà l'impianto istituzionale?)*
- b) Descrivere come si garantisce che i biocarburanti e i bioliquidi considerati ai fini del raggiungimento dell'obiettivo nazionale in materia di energie rinnovabili, degli obblighi nazionali in materia di energie rinnovabili e/o ammissibili al sostegno finanziario rispettino i criteri di sostenibilità stabiliti all'articolo 17, paragrafi da 2 a 5, della direttiva 2009/28/CE. *(Ci sarà un istituto/organismo nazionale responsabile di monitorare/verificare la conformità ai criteri?)*
- c) Se un'autorità/organismo nazionale sarà incaricata/o di monitorare la conformità ai criteri, precisare se tale autorità o organismo esiste già, fornendo precisazioni. Se non esiste, specificare quando si prevede di istituirlo/a.
- d) Fornire informazioni sull'esistenza di una normativa nazionale sulla zonazione e un registro nazionale dei terreni per verificare la conformità all'articolo 17, paragrafi da 3 a 5, della direttiva 2009/28/CE. Indicare come tali informazioni sono accessibili agli operatori economici. *(Fornire informazioni sull'esistenza di norme e sulla differenza tra i vari statuti attribuiti ai terreni, ad esempio zona tutelata per la biodiversità, area protetta ecc.; fornire informazioni anche sull'autorità nazionale competente che controllerà il registro e le modifiche allo statuto dei terreni.)*
- e) Per le aree protette, fornire informazioni sul regime di tutela in base al quale sono classificate (cioè nazionale, europeo o internazionale).

- f) Illustrare la procedura esistente per modificare lo statuto del terreno. Indicare chi controlla tali modifiche a livello nazionale e chi riferisce in merito. Precisare la frequenza degli aggiornamenti del registro (ogni mese, ogni anno, due volte all'anno ecc.).
- g) Descrivere come viene assicurata e verificata, a livello nazionale, la conformità alle prassi agroambientali e agli altri requisiti in materia di condizionalità (di cui all'articolo 17, paragrafo 6, della direttiva 2009/28/CE).
- h) Indicare come s'intende contribuire allo sviluppo di sistemi volontari di «certificazione» per la sostenibilità dei biocarburanti e dei bioliquidi ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 4, della direttiva 2009/28/CE, definendo le modalità.

4.3. **Regimi di sostegno finalizzati a promuovere l'uso delle fonti di energia rinnovabili nella produzione di elettricità applicati dallo Stato membro o da un gruppo di Stati membri**

*I regimi di sostegno possono avere natura normativa e prevedere obiettivi e/o obblighi. Possono offrire un sostegno finanziario sotto forma di investimenti o durante l'esercizio dell'impianto. Possono anche assumere la forma di misure non vincolanti come campagne d'informazione, formazione o sensibilizzazione. Poiché le misure non vincolanti sono descritte in precedenza, la valutazione dovrebbe concentrarsi sulle misure di carattere normativo e finanziario.*

*Descrivere i regimi in vigore indicandone i riferimenti giuridici, le caratteristiche, la durata (date di inizio e di fine), l'impatto precedente e indicare se è prevista un'eventuale riforma dei regimi o l'istituzione di regimi nuovi, precisandone i tempi. Descrivere i risultati attesi.*

**Regolamentazione**

*La regolamentazione può fissare obiettivi e obblighi. In quest'ultimo caso, descrivere precisamente gli obblighi:*

- a) Qual è la base giuridica dell'obbligo/obiettivo?
- b) Sono stati fissati obiettivi legati specificamente a una tecnologia?
- c) Quali sono gli obiettivi/obblighi concreti per anno (per tecnologia)?
- d) Chi deve adempiere a tali obblighi?
- e) Quali sono le conseguenze del mancato adempimento?
- f) Esiste un meccanismo di controllo dell'adempimento?
- g) Esiste un meccanismo per la modifica degli obiettivi/obblighi?

**Sostegno finanziario**

*Il sostegno finanziario può essere classificato in vari modi. Ad esempio sostegno finanziario per investimenti, sovvenzioni in conto capitale, prestiti a interesse ridotto, esenzioni o riduzioni fiscali, rimborsi fiscali, sistemi di bandi di gara, obblighi in materia di energie rinnovabili con o senza certificati verdi (certificati verdi scambiabili), tariffe o premi per l'energia immessa in rete (feed-in), sistemi volontari.*

*Per ciascun regime applicato fornire una descrizione dettagliata rispondendo ai punti e alle domande indicati di seguito.*

- a) Nome e descrizione sommaria del regime.
- b) È un regime volontario o obbligatorio?
- c) Chi lo gestisce? (*Organismo di attuazione, autorità di controllo*)
- d) Quali misure sono adottate per garantire che sia messo a disposizione il bilancio/finanziamento necessario per realizzare l'obiettivo nazionale?
- e) Come viene affrontato l'aspetto della sicurezza e dell'affidabilità a lungo termine del regime di sostegno?
- f) Il regime viene sottoposto a revisione periodica? Quale meccanismo di feedback o di adeguamento esiste? Com'è stato ottimizzato il regime fino ad oggi?

- g) Il sostegno offerto varia in funzione della tecnologia?
- h) Quali impatti si attendono in termini di produzione energetica?
- i) Il sostegno è subordinato al rispetto di criteri di efficienza energetica?
- j) Il regime è già esistente? Indicare la legislazione nazionale che lo disciplina.
- k) Il regime è previsto? Indicare quando dovrebbe essere operativo.
- l) Indicare la data iniziale e finale dell'intero regime.
- m) È stata fissata una dimensione massima o minima ammissibile per i sistemi?
- n) Uno stesso progetto può essere sostenuto da più di una misura di sostegno? In caso affermativo, indicare quali misure possono essere cumulate.
- o) Esistono regimi regionali/locali? In caso affermativo, descriverli usando gli stessi criteri indicati per i regimi nazionali.

Domande specifiche riguardanti il sostegno finanziario per investimenti:

- a) Qual è il sostegno offerto dal regime (sussidi, sovvenzioni in conto capitale, prestiti a tasso d'interesse ridotto, esenzioni o riduzioni fiscali, rimborsi fiscali)?
- b) Chi può beneficiare di questo regime? Il regime è destinato a determinate tecnologie?
- c) È possibile presentare domanda e ottenere il finanziamento in qualsiasi momento dell'anno o sono indetti bandi periodici? In tal caso, indicarne la frequenza e le condizioni.

Domande specifiche riguardanti i certificati scambiabili:

- a) Viene fissata una quota obbligatoria per l'elettricità prodotta da fonti rinnovabili rispetto all'approvvigionamento totale?
- b) Chi deve adempiere a tale obbligo?
- c) C'è una differenziazione in base alla tecnologia?
- d) Quali tecnologie rientrano nel regime?
- e) È consentito lo scambio internazionale dei certificati? A quali condizioni?
- f) C'è un prezzo minimo?
- g) Sono previste sanzioni per il mancato adempimento?
- h) Qual è il prezzo medio dei certificati? Il prezzo viene pubblicato e dove?
- i) Qual è il sistema di scambio per i certificati?
- j) Per quanto tempo un impianto può partecipare al sistema?

Domande specifiche riguardanti le tariffe fisse per l'energia immessa in rete (feed-in):

- a) A quali condizioni si ottengono tariffe fisse?
- b) C'è un tetto massimo al volume totale di elettricità prodotta per anno o alla capacità installata che dà diritto alla tariffa?

c) Il regime è destinato ad una tecnologia specifica? Indicare i livelli di tariffe per ogni tecnologia.

d) Ci sono altri criteri che determinano la differenziazione delle tariffe?

e) Per quanto tempo viene garantita la tariffa fissa?

f) Il regime prevede un adeguamento delle tariffe?

Domande specifiche riguardanti i premi per l'energia immessa in rete (*feed-in*):

a) A quali condizioni si ottiene il premio?

b) C'è un tetto massimo al volume totale di elettricità prodotta per anno o alla capacità installata che dà diritto al premio?

c) Il premio è un'alternativa alla tariffa fissa?

d) Il regime è destinato ad una tecnologia specifica? Indicare i livelli del premio per ogni tecnologia

e) È previsto un premio minimo e/o massimo? In caso affermativo, specificare.

f) Per quanto tempo viene garantito il premio?

g) Il regime prevede un adeguamento delle tariffe?

Domande specifiche riguardanti i bandi di gara:

a) Indicare la frequenza e l'entità dei bandi di gara.

b) A quali tecnologie sono destinati?

c) Il bando è integrato con lo sviluppo della rete?

**4.4. Regimi di sostegno finalizzati a promuovere l'uso delle fonti di energia rinnovabili nel settore del riscaldamento e del raffreddamento applicati dallo Stato membro o da un gruppo di Stati membri**

*Seguire la struttura del punto 4.3, applicando le domande alle misure di sostegno previste per l'uso di energie rinnovabili nel settore del riscaldamento e del raffreddamento. Oltre ai punti precedenti rispondere anche alle seguenti domande:*

a) Come vengono adeguati i regimi di sostegno per il settore dell'elettricità da fonti di energia rinnovabili onde incentivare l'uso della cogenerazione da fonti rinnovabili?

b) Quali regimi di sostegno sono in atto per incentivare l'uso del teleriscaldamento e del teleraffrescamento da fonti rinnovabili?

c) Quali regimi di sostegno sono in atto per incentivare l'uso di piccoli impianti di riscaldamento/raffreddamento che utilizzano fonti rinnovabili?

d) Quali regimi di sostegno sono in atto per incentivare l'uso del riscaldamento e del raffreddamento da fonti rinnovabili nelle applicazioni industriali?

**4.5. Regimi di sostegno finalizzati a promuovere l'uso delle fonti di energia rinnovabili nel settore dei trasporti applicati dallo Stato membro o da un gruppo di Stati membri**

*Seguire la struttura del punto 4.3, applicando le domande alle misure di sostegno previste per l'uso di energie rinnovabili nel settore dei trasporti, in base ai vari modi di trasporto (ad esempio, trasporto su strada, trasporto terrestre non su strada). Oltre ai punti precedenti rispondere anche alle seguenti domande:*

- a) Quali sono gli obblighi/obiettivi concreti per anno (per carburante/tecnologia)?
- b) Il sostegno varia in funzione del tipo di carburante o della tecnologia? C'è un sostegno specifico per i biocarburanti che rispondono ai criteri dell'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva?

#### 4.6. Misure specifiche volte a promuovere l'uso di energia da biomassa

La biomassa può svolgere un ruolo importante come energia primaria in tutti i tre settori considerati: riscaldamento e raffreddamento, elettricità e trasporti. La strategia nazionale in materia di biomassa è un elemento determinante per pianificare il ruolo e le interazioni d'uso tra usi finali dell'energia nonché le interazioni con altri settori non energetici. Per questo gli Stati membri sono tenuti a valutare il potenziale interno al paese e la possibilità di sfruttare maggiori risorse di biomassa interne e importate. Analizzare l'impatto su e l'interazione con altri settori non energetici (come l'industria alimentare e dei mangimi, l'industria della carta e della pasta per carta, l'industria delle costruzioni, il settore del mobile e altro).

##### 4.6.1. Approvvigionamento di biomassa: produzione interna e scambi

In questo punto gli Stati membri devono valutare la fornitura di biomassa disponibile a livello interno e la necessità di importarla.

Occorre fare una distinzione tra A. Biomassa proveniente dalla silvicoltura — 1) approvvigionamento diretto e 2) approvvigionamento indiretto; B. Biomassa proveniente dall'agricoltura e dalla pesca — 1) approvvigionamento diretto e 2) sottoprodotti/culture trasformate; C. Biomassa proveniente da rifiuti — 1) frazione biodegradabile di rifiuti solidi urbani; 2) frazione biodegradabile di rifiuti solidi industriali e 3) fanghi di depurazione. Sono necessari i dati relativi alle prime sottocategorie, mentre le informazioni più dettagliate sono facoltative. Le cifre aggregate, tuttavia, devono rispecchiare le categorie indicate di seguito e le informazioni devono essere riportate nelle voci della tabella 7. Deve essere rispecchiato anche il ruolo delle importazioni (da paesi UE e non UE) e delle esportazioni (se possibile, paesi UE e non UE).

I trucioli di legno, le bricchette e i pellet possono rientrare sia nella categoria «approvvigionamento diretto» che nella categoria «approvvigionamento indiretto» nell'ambito della silvicoltura. Se nella tabella vengono fornite informazioni sui pellet, occorre specificare se la materia prima proviene dall'approvvigionamento diretto o indiretto.

Per i biogas e i biocarburanti, nella tabella 7 deve essere indicata la quantità di materia prima (feedstock) grezza e non quella trasformata. È assodato che, per i dati sulle importazioni ed esportazioni, è più difficile verificare la quantità di materie prime di biomassa per i biocarburanti e per questo può essere necessario fornire delle stime. In alternativa, se i dati sulle importazioni sono forniti in base alle importazioni di biocarburanti, occorre precisarlo nella tabella.

Tabella 7

#### Approvvigionamento di biomassa nel 2006

Settore di provenienza		Quantità di risorse interne <sup>(1)</sup>	Importazioni		Esportazioni	Quantitativo netto	Produzione di energia primaria (ktoe)
			EU	Non UE	UE/non UE		
A. Biomassa da silvicoltura <sup>(2)</sup>	Di cui:						
	1) approvvigionamento diretto di biomassa legnosa da foreste e altri terreni boschivi a fini di produzione energetica						
	Facoltativo — se sono disponibili informazioni indicare più precisamente la quantità di materia prima appartenente a questa categoria:						
	a) tagli						
	b) residui delle operazioni di abbattimento (cime, rami, corteccia, ceppi)						
	c) residui della gestione paesaggistica (biomassa legnosa di parchi, giardini, filari di alberi, cespugli)						
	d) altro (definire)						

Settore di provenienza		Quantità di risorse interne (1)	Importazioni		Esportazioni	Quantitativo netto	Produzione di energia primaria (ktoe)
			EU	Non UE	UE/non UE		
	2) approvvigionamento indiretto di biomassa legnosa a fini di produzione energetica						
	<i>Facoltativo — se sono disponibili informazioni indicare più precisamente:</i>						
	a) residui di segheria, lavorazione del legno, industria del mobile (corteccia, segatura)						
	b) sottoprodotti dell'industria della carta e della pasta per carta (liscivia nera, talloli)						
	c) combustibile legnoso trasformato						
	d) legno riciclato dopo consumo (legno riciclato per la produzione di energia, legno di scarto di nuclei domestici)						
	e) altro (definire)						
B. Biomassa da agricoltura e pesca:	Di cui:						
	1) colture agricole e prodotti della pesca forniti direttamente a fini di produzione energetica						
	<i>Facoltativo — se sono disponibili informazioni indicare più precisamente:</i>						
	a) colture arabili (cereali, semi oleaginosi, barbabietola da zucchero, granturco da insilamento)						
	b) piantagioni						
	c) alberi a rotazione breve						
	d) altre colture energetiche (piante erbacee)						
	e) alghe						
	f) altro (definire)						
	2) sottoprodotti agricoli/residui agricoli trasformati e sottoprodotti della pesca a fini di produzione energetica						
	<i>Facoltativo — se sono disponibili informazioni indicare più precisamente:</i>						
	a) paglia						
	b) letame						
	c) grasso animale						
	d) farine animali di carne e ossa						
	e) sottoprodotti del cake (inclusi semi oleaginosi e cake di olio d'oliva a fini energetici)						
	f) biomassa da frutta (compresi gusci, gherigli)						
	g) sottoprodotti della pesca						
	h) rifiuti derivanti dal taglio di vigne, olivi, alberi da frutta						
	i) altro (definire)						



Settore di provenienza		Quantità di risorse interne <sup>(1)</sup>	Importazioni		Esportazioni	Quantitativo netto	Produzione di energia primaria (ktoe)
			EU	Non UE	UE/non UE		
C. Biomassa da rifiuti:	<i>Di cui:</i>						
	1) <b>frazione biodegradabile di rifiuti solidi urbani, compresi i biorifiuti</b> (rifiuti biodegradabili di parchi e giardini, rifiuti alimentari e di cucina prodotti da nuclei domestici, ristoranti, imprese di catering e dettaglianti e rifiuti comparabili di impianti di trasformazione alimentare) e <b>gas di discarica</b>						
	2) frazione biodegradabile di rifiuti industriali (compresi carta, cartone, pallette)						
	3) fanghi di depurazione						

(<sup>1</sup>) Quantità di risorse in m<sup>3</sup> (se possibile; altrimenti usare unità di misura alternative adeguate) per la categoria A e le rispettive sottocategorie, e in tonnellate per le categorie B e C e le rispettive sottocategorie.

(<sup>2</sup>) La biomassa da silvicoltura dovrebbe comprendere anche la biomassa proveniente da industrie basate sulla silvicoltura. Nell'ambito di questa categoria, i combustibili solidi trasformati, come i trucioli, i pellet e le bricchette, devono essere inclusi nelle corrispondenti sottocategorie di provenienza.

Illustrare il fattore di conversione o il metodo di calcolo usato sopra per convertire la quantità di risorse disponibili in energia primaria.

Precisare su quale base è stata calcolata la frazione biodegradabile dei rifiuti solidi urbani e dei rifiuti industriali.

Usare la tabella 7a per indicare il contributo stimato dell'uso di energia da biomassa nel 2015 e nel 2020 (secondo la stessa classificazione usata nella tabella 7).

Tabella 7a

**Approvvigionamento interno previsto da biomassa nel 2015 e nel 2020**

Settore di provenienza		2015		2020	
		Quantità prevista di risorse interne	Produzione di energia primaria (ktoe)	Quantità prevista di risorse interne	Produzione di energia primaria (ktoe)
A. Biomassa da silvicoltura	1) approvvigionamento diretto di biomassa legnosa da foreste e altri terreni boschivi a fini di produzione energetica				
	2) approvvigionamento indiretto di biomassa legnosa a fini di produzione energetica				
B. Biomassa da agricoltura e pesca	1) colture agricole e prodotti della pesca forniti direttamente a fini di produzione energetica				
	2) sottoprodotti agricoli/residui agricoli trasformati e sottoprodotti della pesca a fini di produzione energetica				

Settore di provenienza		2015		2020	
		Quantità prevista di risorse interne	Produzione di energia primaria (ktoe)	Quantità prevista di risorse interne	Produzione di energia primaria (ktoe)
C. Biomassa da rifiuti	1) <b>frazione biodegradabile di rifiuti solidi urbani, compresi i biorifiuti</b> (rifiuti biodegradabili di parchi e giardini, rifiuti alimentari e di cucina prodotti da nuclei domestici, ristoranti, imprese di catering e dettaglianti e rifiuti comparabili di impianti di trasformazione alimentare) <b>e gas di discarica</b>				
	2) frazione biodegradabile di rifiuti industriali (compresi carta, cartone, pallette)				
	3) fanghi di depurazione				

Indicare il ruolo stimato della biomassa importata fino al 2020. Specificare le quantità previste (in ktoe) e i possibili paesi di provenienza.

Oltre alle informazioni già fornite, descrivere l'attuale situazione dei terreni agricoli destinati appositamente alla produzione energetica secondo lo schema seguente.

Tabella 8

**Utilizzo attuale dei terreni agricoli destinati appositamente alla produzione di colture energetiche nel 2006**

(ha)

Utilizzo dei terreni agricoli destinati appositamente alla produzione di colture energetiche	Superficie
1. Terreno destinato ad alberi a rotazione breve (salici, pioppi)	
2. Terreno destinato ad altre colture energetiche come le erbacee (scagliola palustre, panico verga, miscanthus), sorgo	

4.6.2. **Misure volte ad aumentare la disponibilità di biomassa, tenendo conto di altri utilizzatori di biomassa (settori basati sull'agricoltura e la silvicoltura)**

**Sfruttamento di nuove fonti di biomassa**

- a) Specificare la superficie di terreno in degrado.
- b) Specificare la superficie di terreno arabile inutilizzata.
- c) Indicare se sono previste misure per incentivare l'utilizzo a fini energetici di terreni arabili inutilizzati, di terreni in degrado e di altri terreni.
- d) Indicare se è previsto l'utilizzo a fini energetici di materiale primario già disponibile (ad esempio l'effluente animale).
- e) Precisare se esiste una politica specifica che incentiva la produzione e l'uso del biogas e quali tipi di uso sono incoraggiati (*teleriscaldamento locale, rete di biogas, integrazione nella rete di gas naturale*).

- f) Indicare le misure previste per migliorare le tecniche di gestione forestale per ottimizzare l'estrazione sostenibile di biomassa dalle foreste (\*). Indicare come sarà migliorata la gestione forestale per aumentare la crescita futura. Precisare le misure previste per ottimizzare l'estrazione della biomassa esistente e che possono già essere realizzate.

**Impatto su altri settori:**

- a) Descrivere come sarà monitorato l'impatto dell'uso della biomassa a fini energetici su altri settori basati sull'agricoltura e sulla silvicoltura e indicare gli impatti (se possibile, fornire informazioni anche sulle ripercussioni sotto il profilo quantitativo). Precisare se in futuro è previsto il monitoraggio di tali impatti.
- b) Precisare il tipo di sviluppo atteso in altri settori basati sull'agricoltura e sulla silvicoltura che potrebbe incidere sull'utilizzo a fini energetici (ad esempio, indicare se l'aumento dell'efficienza/produzione potrebbe incrementare o diminuire la quantità di sottoprodotti disponibili per uso energetico).

**4.7. Uso previsto dei trasferimenti statistici tra Stati membri e partecipazione prevista a progetti comuni con altri Stati membri e paesi terzi**

*In questo punto descrivere il ricorso previsto ai meccanismi di cooperazione tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi. Queste informazioni possono riferirsi ai dati forniti nel documento previsionale di cui all'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 2009/28/CE.*

**4.7.1. Aspetti procedurali**

- a) Descrivere (fase per fase) le procedure nazionali già istituite o che saranno istituite per organizzare un trasferimento statistico o un progetto comune (indicare anche gli organismi responsabili e i referenti).
- b) Descrivere in che modo i soggetti privati possono proporre e partecipare a progetti comuni con Stati membri o paesi terzi.
- c) Fornire i criteri applicati per determinare il ricorso ai trasferimenti statistici o ai progetti comuni.
- d) Descrivere il meccanismo utilizzato per coinvolgere nel progetto altri Stati membri interessati.
- e) Indicare l'interesse a partecipare a progetti comuni in altri Stati membri. Precisare la quantità annua di capacità installata/elettricità o calore prodotti che si intende sostenere. Indicare come si prevede di offrire regimi di sostegno a questi progetti.

**4.7.2. Stima della produzione eccedentaria di energia da fonti rinnovabili rispetto alla traiettoria indicativa che potrebbe essere oggetto di un trasferimento verso altri Stati membri**

*Fornire le informazioni richieste compilando la tabella 9.*

**4.7.3. Stima del potenziale dei progetti comuni**

- a) Indicare i settori nei quali è possibile sviluppare l'impiego di energie rinnovabili nel territorio nazionale ai fini dei progetti comuni.
- b) Indicare se è stata specificata la tecnologia da sviluppare e la capacità installata/elettricità o calore prodotti per anno.
- c) Descrivere come saranno individuati i siti per i progetti comuni (ad esempio, se le autorità regionali o i promotori possono proporre dei siti o se è ammessa la partecipazione di qualsiasi progetto a prescindere dall'ubicazione).
- d) Indicare se si è a conoscenza della possibilità di partecipare a progetti comuni in altri Stati membri o in paesi terzi (se sì, indicare il settore, la capacità, il sostegno previsto e le tecnologie cui tale sostegno è destinato).
- e) Indicare se, a livello di sostegno, ci sono preferenze per determinate tecnologie. In caso affermativo, indicare quali.

(\*). Raccomandazioni in merito sono contenute nel rapporto del luglio 2008 presentato dal gruppo di lavoro ad hoc II del comitato permanente forestale, riguardante lo sfruttamento e l'uso efficiente di legno e residui di legno per la produzione di energia. Il rapporto è scaricabile al seguente indirizzo: [http://ec.europa.eu/agriculture/fore/publi/sfc\\_wgii\\_final\\_report\\_072008\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/agriculture/fore/publi/sfc_wgii_final_report_072008_en.pdf)

4.7.4. **Stima della domanda di energia da fonti rinnovabili da soddisfare con mezzi diversi dalla produzione nazionale**

Fornire le informazioni richieste compilando la tabella 9.

Tabella 9

**Stima della produzione eccedentaria e/o deficitaria di energia da fonti rinnovabili rispetto alla traiettoria indicativa che potrebbe essere oggetto di un trasferimento verso/da altri Stati membri in Italia**

(ktoe)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Stima della produzione eccedentaria indicata nel documento previsionale											
Stima della produzione eccedentaria nel piano d'azione nazionale per le energie rinnovabili											
Stima della produzione deficitaria indicata nel documento previsionale											
Stima della produzione deficitaria nel piano d'azione nazionale per le energie rinnovabili											

## 5. VALUTAZIONI

5.1. **Contributo totale di ogni tecnologia per le energie rinnovabili al conseguimento degli obiettivi vincolanti fissati per il 2020 e traiettoria indicativa provvisoria per le quote di energia da fonti rinnovabili nei settori dell'elettricità, del riscaldamento e del raffreddamento e dei trasporti**

Il contributo fornito da ciascuna tecnologia alla traiettoria indicativa e al conseguimento degli obiettivi per il 2020 nei settori dell'elettricità, del riscaldamento e del raffreddamento e dei trasporti deve essere stimato, fornendo un possibile scenario futuro, senza per questo dover fissare necessariamente un obiettivo o un obbligo per le tecnologie interessate.

Per il settore dell'elettricità, per ogni tecnologia occorre indicare sia la capacità installata prevista (accumulata), espressa in MW, sia la produzione annua, espressa in GWh. Per il settore idroelettrico, occorre distinguere tra gli impianti di capacità installata inferiore a 1 MW, quelli compresi tra 1 e 10 MW e gli impianti con più di 10 MW di capacità installata. Per il solare occorre indicare separatamente il contributo fornito dai sistemi fotovoltaici e dai sistemi solari a concentrazione. Per l'energia eolica indicare separatamente i dati degli impianti onshore e offshore. Per la biomassa, distinguere tra elettricità prodotta da biomassa solida, gassosa e liquida.

Nella valutazione del settore del riscaldamento e raffreddamento, fornire stime della capacità installata e della produzione per le tecnologie geotermiche, solari, le pompe di calore e le tecnologie a biomassa, suddividendo l'ultima categoria in biomassa solida, gassosa e liquida. Stimare anche il contributo fornito dagli impianti di teleriscaldamento a energie rinnovabili.

Per il settore dei trasporti indicare il contributo delle varie tecnologie al conseguimento dell'obiettivo sulle energie rinnovabili per i biocarburanti normali (sia bioetanolo che biodiesel), per i biocarburanti derivanti da rifiuti e residui, i biocarburanti da materiale celluloso non alimentare o da materiale ligneo-cellulosico, il biogas, l'elettricità da fonti rinnovabili e l'idrogeno da energia rinnovabile.

Se fossero disponibili stime sullo sviluppo dell'uso di determinate tecnologie da parte delle regioni, indicarle dopo la tabella.

Tabella 10a

Stima del contributo totale (capacità installata, produzione lorda di elettricità) previsto per ciascuna tecnologia che utilizza energie rinnovabili in Italia al fine di conseguire gli obiettivi vincolanti fissati per il 2020 e del contributo alla traiettoria indicativa provvisoria per le quote di energia da fonti rinnovabili nel settore dell'elettricità (2010-2014)

	2005		2010		2011		2012		2013		2014	
	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh
Energia idroelettrica:												
< 1MW												
1MW-10 MW												
> 10MW												
Di cui per pompaggio												
Geotermica												
Solare:												
fotovoltaico												
energia solare a concentrazione												
Energia maree, moto ondoso e oceani												
Energia eolica:												
onshore												
offshore												
Biomassa:												
solida												
biogas												
bioliquidi (*)												
Totale												
Di cui in cogenerazione												

(\*) Si tenga conto solo dei bioliquidi che rispettano i criteri di sostenibilità di cui all'articolo 5, paragrafo 1, ultimo comma, della direttiva 2009/28/CE.

Tabella 10b

**Stima del contributo totale (capacità installata, produzione lorda di elettricità) previsto per ciascuna tecnologia che utilizza energie rinnovabili in Italia al fine di conseguire gli obiettivi vincolanti fissati per il 2020 e del contributo alla traiettoria indicativa provvisoria per le quote di energia da fonti rinnovabili nel settore dell'elettricità (2015-2020)**

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh	MW	GWh
Energia idroelettrica:												
< 1MW												
1MW-10 MW												
> 10MW												
<i>Di cui per pompaggio</i>												
Geotermica												
Solare:												
<i>fotovoltaico</i>												
<i>energia solare a concentrazione</i>												
Energia maree, moto ondoso e oceani												
Energia eolica:												
<i>Onshore</i>												
<i>Offshore</i>												
Biomassa:												
<i>solida</i>												
<i>biogas</i>												
<i>bioliquidi <sup>(1)</sup></i>												
Totale												
<i>Di cui in cogenerazione</i>												

(<sup>1</sup>) Si tenga conto solo dei bioliquidi che rispettano i criteri di sostenibilità di cui all'articolo 5, paragrafo 1, ultimo comma, della direttiva 2009/28/CE.

Tabella 11

**Stima del contributo totale [consumo finale di energia <sup>(5)</sup>] previsto per ciascuna tecnologia che utilizza energie rinnovabili in Italia al fine di conseguire gli obiettivi vincolanti fissati per il 2020 e del contributo alla traiettoria indicativa provvisoria per le quote di energia da fonti rinnovabili nel settore del riscaldamento e del raffreddamento (2010-2020)**

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Energia geotermica (escluso calore geotermico a bassa temperatura nelle applicazioni di pompe di calore)												
Solare												
Biomassa:												
<i>solida</i>												
<i>biogas</i>												
<i>bioliquidi <sup>(1)</sup></i>												
Energia rinnovabile da pompe di calore:												
— di cui aerotermica												
— di cui geotermica												
— di cui idrotermica												
Totale												
<i>Di cui teleriscaldamento <sup>(2)</sup></i>												
<i>Di cui biomassa in nuclei domestici <sup>(3)</sup></i>												

<sup>(1)</sup> Si tenga conto solo dei bioliquidi che rispettano i criteri di sostenibilità di cui all'articolo 5, paragrafo 1, ultimo comma, della direttiva 2009/28/CE.

<sup>(2)</sup> Teleriscaldamento e/o teleraffrescamento nel consumo totale per riscaldamento e raffreddamento da fonti rinnovabili.

<sup>(3)</sup> Rispetto al consumo totale per riscaldamento e raffreddamento da fonti rinnovabili.

<sup>(5)</sup> Uso diretto e teleriscaldamento ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4, della direttiva 2009/28/CE.



Tabella 12

**Stima del contributo totale (capacità installata, produzione lorda di elettricità) previsto per ciascuna tecnologia che utilizza energie rinnovabili in Italia al fine di conseguire gli obiettivi vincolanti fissati per il 2020 e del contributo alla traiettoria indicativa provvisoria per le quote di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti (2010-2020) <sup>(6)</sup>**

	(ktoe)											
	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bioetanolo/bio-ETBE												
Di cui biocarburanti <sup>(1)</sup> Articolo 21, paragrafo 2												
Di cui importati <sup>(2)</sup>												
Biodiesel												
Di cui biocarburanti <sup>(1)</sup> Articolo 21, paragrafo 2												
Di cui importati <sup>(3)</sup>												
Idrogeno da fonti rinnovabili												
Elettricità da fonti rinnovabili												
Di cui nel trasporto su strada												
Di cui nel trasporto non su strada												
Altre (ad esempio biogas, oli vegetali ecc) — specificare												
Di cui biocarburanti <sup>(1)</sup> Articolo 21, paragrafo 2												
Totale												

<sup>(1)</sup> Biocarburanti di cui all'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva 2009/28/CE.

<sup>(2)</sup> Rispetto alla quantità totale di bioetanolo/bio-ETBE.

<sup>(3)</sup> Rispetto alla quantità totale di biodiesel.

**5.2. Contributo totale previsto delle misure in materia di efficienza energetica e risparmio energetico al fine di conseguire gli obiettivi vincolanti fissati per il 2020 e contributo alla traiettoria indicativa provvisoria per le quote di energia da fonti rinnovabili nei settori dell'elettricità, del riscaldamento e raffreddamento e dei trasporti**

La risposta a questo punto va inserita nella tabella 1, punto 2.

**5.3. Valutazione degli impatti (facoltativa)**

Tabella 13

**Stima dei costi e dei benefici delle misure di sostegno alla politica in materia di energie rinnovabili**

Misura	Impiego previsto di energie rinnovabili (ktoe)	Costo previsto (in EUR) — Precisare i tempi	Riduzione prevista di gas serra ripartita per gas (t/anno)	Occupazione prevista

<sup>(6)</sup> Per i biocarburanti, si tenga conto solo di quelli che rispettano i criteri di sostenibilità (di cui all'articolo 5, paragrafo 1, ultimo comma), della direttiva 2009/28/CE.

**5.4. Preparazione del piano d'azione nazionale per le energie rinnovabili e seguito dato all'attuazione**

- a) Indicare come sono state coinvolte le autorità regionali e/o locali e/o i comuni nella preparazione di questo piano d'azione. Precisare se sono stati coinvolti altri soggetti interessati.
  - b) Indicare se ci sono piani volti a sviluppare strategie regionali/locali per le energie rinnovabili. In caso affermativo, fornire spiegazioni. Se le competenze del caso sono delegate a livello regionale/locale, indicare i meccanismi che garantiranno il rispetto dell'obiettivo nazionale.
  - c) Fornire informazioni sulla consultazione pubblica avvenuta in vista della preparazione del piano d'azione.
  - d) Indicare il referente, l'autorità nazionale o l'organismo nazionale responsabile di seguire il piano d'azione per le energie rinnovabili.
  - e) Indicare se esiste un sistema di monitoraggio, con eventuali indicatori per le singole misure e strumenti, al fine di verificare l'attuazione del piano d'azione per le energie rinnovabili. In caso affermativo, fornire ulteriori precisazioni in merito.
-

**DECISIONE DELLA COMMISSIONE****del 13 luglio 2009****relativa alla nomina di un membro del consiglio di vigilanza dello European Financial Reporting Advisory Group esperto in politiche pubbliche**

(2009/549/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, relativo all'applicazione di principi contabili internazionali <sup>(1)</sup>, un comitato tecnico di contabilità provvede a fornire alla Commissione il supporto e la consulenza tecnica necessari per la valutazione dei principi contabili internazionali. Tale ruolo è assicurato dallo European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG).
- (2) L'EFRAG è stato istituito nel 2001 da organizzazioni europee che rappresentano emittenti, investitori e professionisti contabili coinvolti nel processo di informativa finanziaria.
- (3) A seguito delle riforme della struttura di governance dell'EFRAG, il consiglio di vigilanza comprende quattro membri esperti in politiche pubbliche scelti espressamente in base alla loro esperienza nell'elaborazione di dette politiche a livello europeo. In conformità della se-

zione 3.2 dell'allegato 1 dello statuto dell'EFRAG in vigore dall'11 giugno 2009, spetta alla Commissione nominare i quattro membri. I membri del comitato di vigilanza dell'EFRAG sono nominati dall'assemblea generale dell'EFRAG.

- (4) Al termine di un invito a presentare candidature <sup>(2)</sup>, la Commissione ha selezionato un candidato per la nomina a membro del comitato di vigilanza dell'EFRAG esperto in politiche pubbliche,

DECIDE:

*Articolo unico*

La Commissione nomina il sig. Pedro SOLBES alla carica di membro del consiglio di vigilanza dello European Financial Reporting Advisory Group esperto in politiche pubbliche.

Fatto a Bruxelles, il 13 luglio 2009.

*Per la Commissione*

Charlie McCREEVY

*Membro della Commissione*

---

<sup>(1)</sup> GU L 243 dell'11.9.2002, pag. 1.

---

<sup>(2)</sup> GU C 74 del 28.3.2009, pag. 61.





## PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2009 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 000 EUR all'anno (*)
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	100 EUR al mese (*)
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + CD-ROM annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	700 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	70 EUR al mese
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	40 EUR al mese
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, CD-ROM mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	500 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), CD-ROM, 2 edizioni la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	360 EUR all'anno (= 30 EUR al mese)
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

(\*) Vendita a numero:    - fino a 32 pagine:       6 EUR  
                              - da 33 a 64 pagine:     12 EUR  
                              - oltre 64 pagine:       prezzo fissato caso per caso

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

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

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

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

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

### Vendita e abbonamenti

Le pubblicazioni a pagamento dell'Ufficio delle pubblicazioni sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è disponibile al seguente indirizzo:

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

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

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