

Gazzetta ufficiale C 119

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

63° anno
14 aprile 2020

Sommario

II Comunicazioni

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

Commissione europea

2020/C 119/01	Comunicazione della Commissione, — Orientamenti relativi alla protezione della salute, al rimpatrio e alle modalità di viaggio per i marittimi, i passeggeri e le altre persone a bordo delle navi	1
---------------	--	---

IV Informazioni

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

Commissione europea

2020/C 119/02	Tassi di cambio dell'euro — 8 aprile 2020	9
2020/C 119/03	Tassi di cambio dell'euro — 9 aprile 2020	10

V Avvisi

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

Commissione europea

2020/C 119/04	Notifica preventiva di concentrazione, (Caso M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings), Caso ammissibile alla procedura semplificata ⁽¹⁾	11
2020/C 119/05	Notifica preventiva di concentrazione, (Caso M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica), Caso ammissibile alla procedura semplificata ⁽¹⁾	13

IT

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

II

(Comunicazioni)

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

COMMISSIONE EUROPEA

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

**Orientamenti relativi alla protezione della salute, al rimpatrio e alle modalità di viaggio per i
marittimi, i passeggeri e le altre persone a bordo delle navi**

(2020/C 119/01)

Sintesi

- *La pandemia di Covid-19 ha conseguenze di ampia portata per il trasporto marittimo e le persone a bordo delle navi. Gli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali ⁽¹⁾ indicano che gli Stati membri dovrebbero agevolare il transito dei cittadini dell'UE e dei cittadini di paesi terzi che risiedono nell'UE affinché possano ritornare nel paese di origine. I lavoratori che svolgono funzioni essenziali ⁽²⁾, indipendentemente dalla loro cittadinanza, dovrebbero poter transitare e viaggiare al fine di garantire la continuità dell'attività professionale.*
- *Le persone a bordo delle navi dovrebbero poter intraprendere viaggi essenziali. I cittadini dell'UE rimasti bloccati in Stati membri diversi da quello di cittadinanza o residenza, in paesi terzi o in alto mare dovrebbero poter rientrare nel paese di origine se il loro stato di salute lo consente ⁽³⁾. Ricade sugli operatori e sugli armatori delle navi da crociera la responsabilità primaria per l'organizzazione del rientro delle persone a bordo, indipendentemente dal fatto che lo sbarco abbia luogo all'interno o al di fuori dell'UE.*
- *Molti marittimi imbarcati su navi da carico operanti in acque europee sono cittadini di paesi terzi. Indipendentemente dalla loro cittadinanza, dovrebbe essere loro consentito di viaggiare verso i porti in cui si devono imbarcare e di sbarcare e ritornare nel paese di origine, il che contribuirebbe anche a garantire che il settore rimanga operativo a medio e lungo termine, come confermato dalla comunicazione sull'attuazione delle corsie verdi ⁽⁴⁾. Solo se sono possibili i cambi di equipaggio il trasporto marittimo può continuare senza interruzioni, salvaguardando il mercato interno attraverso la distribuzione di merci nell'UE e consentendo l'esportazione e l'importazione di carichi da e verso i porti dell'UE. Di conseguenza gli Stati membri dovrebbero designare porti in cui tali cambi di equipaggio siano agevolati.*
- *Vi sono circa 600 000 marittimi di tutte le nazionalità che operano a bordo di navi di interesse UE in tutto il mondo. Secondo l'Organizzazione marittima internazionale i cambi di equipaggio dovrebbero essere possibili in tutto il mondo ⁽⁵⁾. Al fine di garantire la continuità e la sicurezza del trasporto marittimo, la Commissione sta adottando misure per agevolare e coordinare gli sforzi degli Stati membri volti a consentire i cambi di equipaggio nei loro porti.*

⁽¹⁾ Orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali [C(2020) 1753 final] (GU C 86 I del 16.3.2020, pag. 1).

⁽²⁾ Ivi compresi, tra l'altro, i marittimi, il personale del settore del trasporto marittimo e i pescatori.

⁽³⁾ Le persone a bordo delle navi dovrebbero poter viaggiare se non presentano sintomi, non sono state particolarmente esposte al rischio di infezione e non sono considerate una minaccia per la salute pubblica.

⁽⁴⁾ Comunicazione della Commissione sull'attuazione delle corsie verdi ("green lanes") previste dagli orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali [C(2020) 1897 final] (GU C 96 I del 24.3.2020, pag. 1).

⁽⁵⁾ Circolare IMO n. 4204/Add. 6 del 27 marzo 2020.

I. Indicazioni generali

1. La continuità dei servizi di trasporto marittimo è di fondamentale importanza strategica per l'UE, poiché il 75 % delle merci che arrivano nell'UE o ne escono e il 30 % delle merci che circolano nel mercato interno sono trasportate via mare. Le misure restrittive adottate per contrastare la pandemia di Covid-19 dovrebbero avere il minore impatto possibile sulla libera circolazione delle merci al fine di mantenere l'attività economica. Le restrizioni non dovrebbero causare gravi perturbazioni alle catene di approvvigionamento, ai servizi essenziali e alle economie degli Stati membri o dell'UE nel suo complesso.
2. In linea con la *comunicazione sull'attuazione delle corsie verdi*, dovrebbe essere consentito l'attraversamento delle frontiere e il transito dei marittimi affinché questi ultimi assumano le loro funzioni a bordo delle navi da carico e rientrino nel paese di origine alla scadenza dei loro contratti. Quando gli Stati membri effettuano screening sanitari, questi ultimi non dovrebbero ritardare in modo significativo l'imbarco o il rimpatrio dei marittimi.
3. Nei porti dell'UE dovrebbero essere adottate misure volte a proteggere il personale del settore del trasporto marittimo e i lavoratori portuali, nonché i marittimi e le altre persone a bordo, durante l'imbarco e lo sbarco ⁽⁶⁾. Al fine di garantire la loro salute e sicurezza, conformemente al diritto dell'UE in materia di salute e sicurezza sul lavoro dovrebbero essere valutati tutti i rischi e dovrebbero essere poste in essere le misure preventive e protettive appropriate ⁽⁷⁾. L'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro ha fornito informazioni specifiche sulla sicurezza e la salute dei lavoratori in merito alla protezione dall'esposizione alla Covid-19 ⁽⁸⁾. Dovrebbe essere tenuto conto anche dei *Consigli per gli operatori di navi in tema di preparazione e risposta al focolaio di COVID-19* ⁽⁹⁾ elaborati dagli esperti dell'azione congiunta *EU Healthy Gateways*. Quando si ritiene che una persona a bordo costituisca un possibile rischio per la salute pubblica, si dovrebbero adottare misure adeguate per evitare la trasmissione, garantendo nel contempo un rapido accesso a un'assistenza medica adeguata, indipendentemente dalla cittadinanza della persona interessata. L'assistenza sanitaria dovrebbe essere offerta anche a coloro che sono stati a contatto con tale persona. I membri dell'equipaggio che si sospetta siano infettati dovrebbero rimanere in autoisolamento, ove possibile, e cercare di sbarcare prima possibile per sottoporsi a test. Dovrebbero indossare una mascherina ed evitare ulteriori contatti con altre persone che non indossano dispositivi di protezione individuale, sia a bordo sia al momento dello sbarco.
4. Nell'attuazione delle misure contemplate da tali orientamenti, gli Stati membri dovrebbero consultare le organizzazioni rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro nei settori portuale e del trasporto marittimo.

II. Rimpatrio di persone a bordo di navi da crociera e di qualunque altra nave

Raccomandazioni per le navi da crociera

5. In risposta alla pandemia di Covid-19 gli operatori delle navi da crociera hanno temporaneamente interrotto le loro attività. L'interruzione delle attività dovrebbe contribuire a limitare le nuove trasmissioni sulle navi da crociera. La responsabilità primaria per l'organizzazione del rientro dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio delle navi da crociera destinate a essere disarmate spetta all'operatore della nave da crociera ⁽¹⁰⁾. Ciò può comprendere il rimpatrio dai porti situati al di fuori dell'UE e, in particolare, l'organizzazione dei voli charter o di altri mezzi di trasporto necessari.

⁽⁶⁾ Il personale del settore del trasporto marittimo comprende il personale che lavora a bordo di navi commerciali nazionali e internazionali, navi mercantili, rimorchiatori e draghe, petroliere e gassiere, navi di servizio off-shore, navi d'appoggio e navi di pronto intervento attive nei settori dell'approvvigionamento energetico, nonché il personale operativo, addetto alla sicurezza e tecnico che lavora a terra a sostegno delle operazioni navali e marittime.

⁽⁷⁾ Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro (GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1).

⁽⁸⁾ Covid-19: guidance for the workplace (orientamenti per il luogo di lavoro); <https://osha.europa.eu/en/highlights/covid-19-guidance-workplace>.

⁽⁹⁾ https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_MARITIME_20_2_2020_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480

⁽¹⁰⁾ Una crociera di solito corrisponde alla definizione di "pacchetto" e rientra pertanto nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati. Tale direttiva stabilisce gli obblighi dell'organizzatore, compreso l'obbligo di prestare assistenza ai viaggiatori in difficoltà. Gli organizzatori di crociere sono tenuti a trasportare i viaggiatori al porto di sbarco previsto nel contratto di pacchetto turistico. Se il pacchetto comprende anche il trasporto (ad esempio mediante volo) del viaggiatore da e verso il porto di imbarco/sbarco della crociera, l'organizzatore è tenuto a rimpatriare il viaggiatore fino al suo punto di origine. Gli organizzatori dei pacchetti sono tenuti a sottoscrivere una protezione in caso di insolvenza che deve coprire il rimpatrio dei viaggiatori, se il contratto di pacchetto turistico include il trasporto dei passeggeri.

6. Per le navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE, lo Stato di bandiera dovrebbe consentire ai passeggeri e ai membri dell'equipaggio di sbarcare in uno dei suoi porti. Gli Stati membri dovrebbero aiutare l'operatore della nave da crociera nell'adozione delle disposizioni necessarie per il rimpatrio e l'accesso a un'assistenza medica adeguata.
7. Lo Stato di bandiera per il quale non sia possibile accogliere una nave dovrebbe aiutare gli operatori della nave da crociera a prendere gli accordi opportuni con altri Stati membri dell'UE o paesi terzi. Gli accordi dovrebbero ridurre al minimo il tempo di permanenza della nave in mare e nel contempo assicurare l'accesso a infrastrutture mediche adeguate e buoni collegamenti di trasporto per i rimpatri. Tali accordi dovrebbero comprendere l'agevolazione dell'attracco della nave, dello sbarco dei passeggeri, dello screening sanitario e delle cure mediche, oltre al rimpatrio dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio dal porto dell'altro Stato membro dell'UE o paese terzo. Dovrebbe essere prestata particolare attenzione alle esigenze dei passeggeri vulnerabili.
8. Se la nave batte bandiera di un paese terzo, gli Stati membri dovrebbero accoglierla per motivi umanitari. In tali casi si raccomanda loro di chiedere all'operatore della nave da crociera che prenda adeguati accordi finanziari e logistici conformemente ai propri obblighi (ad esempio per quanto riguarda i dispositivi di protezione individuale, le strutture di quarantena, il noleggio di autobus o i voli charter necessari) prima dell'attracco. In assenza di tali accordi, si dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di far sbarcare le persone a bordo in modo rapido e sicuro e agevolarne il transito per il rientro nel paese di origine.
9. Qualora a bordo vi siano persone infettate dalla Covid-19, lo Stato del porto di scalo dovrebbe considerare la possibilità che lo sbarco avvenga in un luogo nelle cui zone limitrofe vi sono ospedali permanenti o temporanei con capacità sufficiente per prestare un'assistenza medica adeguata. Una volta sbarcati, i passeggeri e i membri dell'equipaggio non infetti o asintomatici dovrebbero essere condotti presso strutture di quarantena, se ciò è necessario per effettuare ulteriori controlli medici, altrimenti dovrebbero essere direttamente rimpatriati.
10. Per consentire lo sbarco di cittadini di paesi terzi per motivi umanitari e facilitarne il rimpatrio, qualora essi abbiano bisogno di un visto e per motivi di urgenza non abbiano potuto farne domanda in anticipo, gli Stati membri dovrebbero concedere i visti necessari alla frontiera.
11. Qualora navi da crociera con a bordo cittadini dell'UE debbano attraccare in paesi terzi, gli Stati membri possono attivare in ultima istanza il meccanismo unionale di protezione civile, ad esempio nei casi in cui non vi siano voli commerciali disponibili. Se le condizioni sono soddisfatte, la Commissione, il servizio europeo per l'azione esterna e la delegazione dell'UE nel paese terzo possono prestare assistenza al rimpatrio.

Raccomandazioni per tutte le navi riguardo al transito e allo sbarco di passeggeri e membri dell'equipaggio

12. Per quanto riguarda il transito dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio, gli Stati membri dovrebbero seguire le *linee guida concernenti l'attuazione della comunicazione riguardante la restrizione temporanea dei viaggi non essenziali verso l'UE, la facilitazione delle modalità di transito per il rimpatrio dei cittadini dell'UE e gli effetti sulla politica in materia di visti* ⁽¹¹⁾.
13. In particolare, gli Stati membri devono agevolare il transito dei cittadini dell'UE e dei cittadini di paesi terzi titolari di un permesso di soggiorno o di un visto di lunga durata che ritornano nello Stato membro di cui hanno la cittadinanza o in cui risiedono ⁽¹²⁾. Gli Stati membri dovrebbero applicare la comunicazione della Commissione sugli *Orientamenti relativi all'esercizio della libera circolazione dei lavoratori durante la pandemia di Covid-19* ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Comunicazione della Commissione — Covid-19 Linee guida concernenti l'attuazione della restrizione temporanea dei viaggi non essenziali verso l'UE, la facilitazione delle modalità di transito per il rimpatrio dei cittadini dell'UE e gli effetti sulla politica in materia di visti [C(2020)2050 final, GU C 102 I del 30.3.2020, pag. 3].

⁽¹²⁾ Ibidem.

⁽¹³⁾ Comunicazione della Commissione - Orientamenti relativi all'esercizio della libera circolazione dei lavoratori durante la pandemia di Covid-19 C(2020)2051, (GU C 102 I del 30.3.2020, pag. 12).

14. A tal fine, gli Stati membri dovrebbero individuare i porti idonei ad essere collegati ai corridoi di transito sicuro istituiti conformemente alla *comunicazione sull'attuazione delle corsie verdi ("green lanes")* ⁽¹⁴⁾.
15. Ciò vale anche quando tali persone sbarcano da navi da crociera e da altre navi nei porti dell'UE e desiderano ritornare nel loro Stato membro di cittadinanza o di residenza. Gli operatori o gli armatori delle navi da crociera dovrebbero coordinare il transito di numeri più elevati di persone con le autorità nazionali dello Stato membro in cui è ubicato il porto nonché con le autorità consolari locali dei paesi di nazionalità o di residenza dei cittadini.
16. A tal fine, gli operatori e gli armatori delle navi da crociera dovrebbero verificare la destinazione delle persone che intendono sbarcare. Gli operatori o gli armatori delle navi da crociera dovrebbero comunicare tali informazioni, nonché le modalità del transito che intendono organizzare, alle autorità di cui al punto precedente.
17. In caso di scadenza dei documenti di viaggio a causa del protrarsi della permanenza a bordo, gli Stati membri, in conformità alla direttiva 2004/38/CE ⁽¹⁵⁾, dovrebbero consentire ai cittadini dell'UE e ai loro familiari in possesso di un passaporto e/o di un visto scaduti di entrare nel loro territorio.
18. In caso di difficoltà temporanee che impediscono il rimpatrio immediato dei cittadini di paesi terzi a causa di restrizioni imposte dal paese di cittadinanza, gli operatori o gli armatori delle navi da crociera dovrebbero, conformemente ai loro obblighi, raggiungere accordi con lo Stato del porto di scalo per garantire il soggiorno sicuro delle persone interessate. Tali accordi dovrebbero includere l'accesso a un'assistenza medica e a un alloggio adeguati, in relazione ai quali le autorità di tale Stato possono avere il diritto di chiedere un indennizzo all'operatore della nave ⁽¹⁶⁾.
19. Per il rimpatrio delle persone a bordo che possono presentare un'infezione da Covid-19, gli Stati membri dovrebbero tener conto dei *Consigli per le autorità sanitarie e gli operatori di navi che hanno deciso di sospendere la navigazione e per l'attracco a lungo termine di navi nei porti degli Stati membri UE/SEE durante la pandemia di Covid-19* ⁽¹⁷⁾.
20. Per quanto riguarda il rimpatrio dei cittadini dell'UE che si trovano in porti di paesi terzi, l'operatore o l'armatore della nave da crociera dovrebbe informare le autorità consolari degli Stati membri rappresentati nel paese terzo e la delegazione dell'UE, ove presente, in merito ai mezzi per il rimpatrio nell'UE che intendono predisporre. Le autorità degli Stati membri possono ottenere informazioni sul posizionamento delle navi da crociera dirette in Europa dal sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi ⁽¹⁸⁾, gestito dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima.

Raccomandazioni relative ad altre navi destinate a essere disarmate

21. La responsabilità primaria per il rimpatrio dei marittimi le cui navi sono destinate a essere disarmate spetta all'armatore ⁽¹⁹⁾. Lo Stato di bandiera dovrebbe agevolare il rimpatrio dei marittimi a bordo di tali navi, in particolare qualora non siano disponibili collegamenti di trasporto con lo Stato membro o con il paese terzo dei marittimi. Se un membro dell'equipaggio presenta condizioni acute che richiedono assistenza medica oppure un'infezione da Covid-19 sospetta o accertata, dovrebbero essere adottate le misure di cui ai punti 4, 19 e 28.

⁽¹⁴⁾ C(2020) 1897 final (GU C 96 I del 24.3.2020), secondo cui gli Stati membri sono tenuti a designare tutti i pertinenti punti di valico delle frontiere interne della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e altri valichi aggiuntivi, nella misura ritenuta necessaria, come valichi di frontiera di tipo "corsia verde" per il trasporto terrestre, marittimo e aereo.

⁽¹⁵⁾ Direttiva 2004/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa al diritto dei cittadini dell'Unione e dei loro familiari di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri (GU L 158 del 30.4.2004, pag. 77).

⁽¹⁶⁾ Per i marittimi si applicano le disposizioni della convenzione sul lavoro marittimo (2006).

⁽¹⁷⁾ Cfr.: https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Stationed_ships_18_3_2020_F.pdf?ver=2020-03-20-183254-500

⁽¹⁸⁾ SafeSeaNet, <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>.

⁽¹⁹⁾ Cfr. in particolare le norme A2.1 e A2.5.1 di cui all'allegato della direttiva 2009/13/CE e le relative disposizioni della convenzione sul lavoro marittimo (2006).

III. Cambi di equipaggio

22. Al fine di mantenere operativi i servizi marittimi, gli Stati membri dovrebbero consentire che nei loro porti avvengano cambi di equipaggio.
23. In qualità di personale indispensabile, i marittimi dovrebbero essere esentati dalle restrizioni di viaggio quando sono in transito verso il porto in cui assumono le loro funzioni ⁽²⁰⁾. Ciò è in linea con la *Comunicazione della Commissione: restrizione temporanea dei viaggi non essenziali verso l'UE* ⁽²¹⁾. Gli Stati membri dovrebbero applicare a tal proposito le misure di cui agli *Orientamenti relativi all'esercizio della libera circolazione dei lavoratori durante la pandemia di Covid-19* ⁽²²⁾.
24. Anche quando i cambi di equipaggio sono consentiti, è diventato difficile per i marittimi recarsi nel paese in cui dovrebbero imbarcarsi, dato che i collegamenti di trasporto sono ora molto limitati. Dovrebbero essere prese in considerazione modalità specifiche di viaggio per facilitare gli spostamenti dei marittimi da e verso i porti di mare, come previsto nella *Comunicazione sull'attuazione delle corsie verdi*.
25. Ai marittimi che sono cittadini di paesi terzi con obbligo di visto e che, per motivi di urgenza, non sono stati in grado di richiedere un visto in anticipo, il visto necessario dovrebbe essere concesso alla frontiera.
26. La maggior parte degli Stati membri ha adottato misure per consentire la proroga dei contratti di arruolamento marittimo ⁽²³⁾ a determinate condizioni. Queste sono soddisfatte in caso di impedimento al rimpatrio o ai cambi di equipaggio. Gli Stati membri stanno inoltre consentendo proroghe dei documenti scaduti di conformità del lavoro marittimo. Analogamente, gli Stati membri di emissione e di approvazione stanno concedendo la proroga temporanea dei certificati essenziali fino alla fine del periodo di emergenza. L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ⁽²⁴⁾ e l'ILO ⁽²⁵⁾ hanno pubblicato orientamenti sulla proroga dei certificati e dei contratti di arruolamento marittimo ⁽²⁶⁾.
27. La proroga della durata normale di 11 mesi dei contratti di arruolamento marittimo può determinare una maggiore stanchezza e danneggiare la salute mentale dei marittimi e la sicurezza in mare. I contratti di arruolamento marittimo non dovrebbero pertanto essere prorogati al di là di quanto necessario. I marittimi dovrebbero poter rimanere a bordo se necessario per un periodo di tempo ragionevole al di là dei loro periodi di servizio programmati ⁽²⁷⁾. In caso di scadenza del passaporto dei marittimi senza accesso ai servizi consolari, è opportuno scoraggiare la proroga dei contratti di arruolamento marittimo e agevolare il rimpatrio. Qualora il rimpatrio non sia possibile, l'operatore e lo Stato di bandiera dovrebbero, previo accordo del marittimo, adottare misure per prorogare il contratto di arruolamento marittimo e mettere in atto disposizioni per garantire il rimpatrio del marittimo non appena possibile.
28. Al fine di ridurre i rischi di trasmissione della Covid-19, gli armatori dovrebbero mettere in atto adeguate procedure di sicurezza a bordo quando entra in servizio un nuovo equipaggio. Conformemente al diritto dell'UE, dovrebbero essere valutati tutti i rischi e dovrebbero essere poste in essere le misure preventive e protettive appropriate ⁽²⁸⁾. Gli esami medici, benché vadano eseguiti, non dovrebbero ritardare indebitamente l'assunzione delle funzioni dei marittimi a bordo. Si dovrebbe tenere conto delle informazioni fornite dall'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro e dei consigli forniti da EU Health Gateways, di cui al paragrafo 3.

⁽²⁰⁾ Orientamenti relativi alle misure per la gestione delle frontiere destinate a tutelare la salute e garantire la disponibilità di beni e servizi essenziali [C(2020) 1753 final] (GU C 86 I del 16.3.2020, pag. 1).

⁽²¹⁾ COM(2020) 115 final, Comunicazione COVID-19: restrizione temporanea dei viaggi non essenziali verso l'UE.

⁽²²⁾ Comunicazione della Commissione Orientamenti relativi all'esercizio della libera circolazione dei lavoratori durante la pandemia di Covid-19, [C(2020) 2051 final] (GU C 102 I del 30.3.2020, pag. 12).

⁽²³⁾ Ciascun marittimo impiegato su una nave cui si applicano i regolamenti del 2014 sulla marina mercantile (convenzione sul lavoro marittimo) (requisiti minimi per i marittimi ecc.) deve disporre di un contratto di arruolamento marittimo giuridicamente vincolante.

⁽²⁴⁾ Circolare IMO n. 4204/Add. 5 del 17 marzo 2020.

⁽²⁵⁾ *Statement of the Officers of the Special Tripartite Committee on the coronavirus disease (COVID-19)* [Dichiarazione dei membri del Comitato tripartito speciale sulla malattia da coronavirus (Covid-19)] del 31 marzo 2020.

⁽²⁶⁾ Si fa inoltre riferimento alla nota dei servizi della Commissione relativa alle prescrizioni del diritto dell'Unione in materia di certificati disciplinati dal diritto dell'Unione e più specificamente alle prescrizioni che pongono difficoltà a causa di misure adottate nel contesto della crisi dovuta alla Covid-19, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf. L'elenco dei certificati cui si fa riferimento sarà aggiornato in relazione ai certificati dei marittimi.

⁽²⁷⁾ Si applicano le disposizioni della convenzione sul lavoro marittimo (2006).

⁽²⁸⁾ Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro (GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1).

29. In linea con i consigli di cui al paragrafo 3, l'opzione principale per garantire che i marittimi a rischio di infezione da Covid-19 ⁽²⁹⁾ possano assumere le loro funzioni dovrebbe essere l'esecuzione di test prima dell'imbarco. Qualora non sia possibile eseguire test a causa di capacità limitate, si dovrebbe controllare la temperatura e tenere conto del quadro storico dei sintomi respiratori recenti o dei contatti con persone infettate dalla Covid-19.

IV. Porti designati per i cambi di equipaggio

30. In consultazione con la Commissione, gli Stati membri dovrebbero, in coordinamento tra loro, designare diversi porti nell'Unione per cambi di equipaggio rapidi. I porti dovrebbero essere geograficamente distribuiti in modo da garantire la copertura di tutta l'Unione e dovrebbero essere collegati ad aeroporti e stazioni ferroviarie operativi. Gli Stati membri dovrebbero prevedere la possibilità di operazioni di volo e ferroviarie ad hoc o regolari per garantire i collegamenti di trasporto per i cambi di equipaggio, consentendo spostamenti e rimpatri rapidi dei marittimi.
31. Tali porti designati dovrebbero disporre nelle vicinanze di alloggi dove i marittimi possano attendere l'arrivo della nave su cui dovrebbero imbarcarsi o del volo, del treno o della nave se non partono il giorno stesso. Tali alloggi dovrebbero disporre di strutture adeguate per consentire loro di soggiornare in loco. Ciò dovrebbe consentire che siano sottoposti a quarantena di 14 giorni ⁽³⁰⁾ prima dell'imbarco e dopo lo sbarco se lo Stato membro lo richiede e in caso non siano disponibili test.
32. I porti dovrebbero disporre di servizi medici adeguati e accessibili che siano a disposizione dei marittimi al momento dell'imbarco e dello sbarco e durante i periodi di quarantena. Essi dovrebbero inoltre essere dotati di strutture sociali accessibili ⁽³¹⁾.
33. Dato il carattere internazionale del settore del trasporto marittimo, le difficoltà relative ai cambi di equipaggio non sono limitate alle operazioni nell'Unione europea. In media, ogni mese in tutto il mondo circa 100 000 marittimi raggiungono la fine del loro contratto di arruolamento. La pratica di designare porti in cui i cambi di equipaggio possono avvenire in modo sicuro e senza ostacoli può quindi essere condivisa con i paesi terzi ed essere attuata in tutto il mondo.

V. Raccomandazioni sanitarie e approvvigionamenti di navi

34. I marittimi dovrebbero avere accesso a un'assistenza sanitaria adeguata il più possibile comparabile a quella disponibile ai lavoratori a terra. Dovrebbero disporre di un accesso rapido ai medicinali, alle informazioni e alle cure mediche per qualsiasi condizione di salute lo richieda ⁽³²⁾.
35. Il contatto tra l'equipaggio e i lavoratori portuali, compresi i piloti, dovrebbe essere ridotto a un minimo assoluto per proteggere tutte le persone dal rischio di trasmissione della Covid-19 ⁽³³⁾. Per ogni contatto necessario, dovrebbero essere indossati dispositivi di protezione individuale (DPI) e applicate misure di distanziamento sociale. Nella misura in cui tutti i membri dell'equipaggio sono sani, a bordo della nave il rischio è minore che a terra. È pertanto opportuno valutare con attenzione la concessione del congedo a terra, tenendo conto del benessere generale dei membri dell'equipaggio nelle attuali circostanze ⁽³⁴⁾. L'equipaggio a bordo di navi in cui tutti i membri sono in buona salute e il cui precedente scalo risale a più di due settimane prima non dovrebbe essere sottoposto a quarantena quando sbarca per rimpatriare.

⁽²⁹⁾ *Case definition and European surveillance for COVID-19 (Definizione dei casi e sorveglianza europea della Covid-19)*: <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>.

⁽³⁰⁾ Il periodo di quarantena raccomandato potrebbe variare con la progressiva disponibilità di ulteriori informazioni sulla Covid-19. È opportuno rispettare i periodi raccomandati dal Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie e dalle autorità sanitarie degli Stati membri.

⁽³¹⁾ Si applicano le disposizioni della convenzione sul lavoro marittimo (2006).

⁽³²⁾ Si applicano le disposizioni della convenzione sul lavoro marittimo (2006).

⁽³³⁾ Tra gli esempi figurano l'istituzione di squadre dedicate alle operazioni portuali, come i piloti, l'ormeggio, i terminali di controllo, la disinfezione dopo ogni turno, la facilitazione degli scambi di documenti mediante dispositivi elettronici ecc.

⁽³⁴⁾ Il congedo a terra è disciplinato nell'ambito della direttiva 2009/13/CE del Consiglio, del 16 febbraio 2009, recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE (GU L 124 del 20.5.2009, pag. 30).

36. Gli Stati membri dovrebbero assicurarsi che il comandante della nave solleciti il più presto possibile una consulenza medica in caso di sospetta infezione da Covid-19 dei membri dell'equipaggio ⁽³⁵⁾. Questo è importante sia per la sicurezza dell'equipaggio e dei passeggeri sia per la salute pubblica nello Stato di approdo (cfr. la sezione VII).
37. Nel caso in cui una nave sia identificata come recante a bordo casi sospetti o confermati di infezione da Covid-19, il successivo porto di scalo o, all'occorrenza, un porto più vicino, dovrebbe garantire di essere in grado di accoglierla. La nave in questione non dovrebbe essere riorientata altrove senza giustificazione. Nel caso in cui il meccanismo di prioritizzazione dei diversi profili sanitari nella regione del porto prescelto non consenta di prestare un'adeguata assistenza medica ai marittimi interessati, la nave dovrebbe essere accolta dal più vicino porto disponibile in grado di fornire l'assistenza e le strutture necessarie.
38. Per i marittimi di cui si sospetta l'infezione o con sintomi lievi, dovrebbero essere eseguiti test nel successivo porto di scalo e tutti i membri dell'equipaggio dovrebbero avere accesso a un'assistenza medica adeguata. In questo contesto, la persona o le persone in questione dovrebbero evacuare la nave e ricevere un'assistenza medica adeguata. Se si sospetta che una persona a bordo sia infettata dalla Covid-19, tutti i membri dell'equipaggio dovrebbero osservare una quarantena di 14 giorni ⁽³⁶⁾, a bordo o a terra ⁽³⁷⁾. Tale prescrizione dovrebbe decadere se il membro dell'equipaggio che si sospetta sia infettato risulta negativo o a seguito dell'esito negativo di un test per la Covid-19 eseguito sul membro dell'equipaggio in quarantena.
39. Le navi continuano ad essere giuridicamente obbligate a trasportare approvvigionamenti di bordo ⁽³⁸⁾ e dovrebbero essere utilizzati dispositivi di protezione individuale per proteggere gli equipaggi dall'esposizione alla Covid-19. Il regime dell'Unione relativo all'esportazione di dispositivi di protezione individuale non lo impedisce. La consegna di tale materiale in quanto approvvigionamento di navi non necessita dell'autorizzazione di esportazione di cui al regolamento (UE) 2020/402 ⁽³⁹⁾. Detto regolamento riguarda nello specifico la procedura doganale di esportazione, che non si applica agli approvvigionamenti di navi in virtù del codice doganale dell'Unione ⁽⁴⁰⁾.
40. Il numero di dispositivi di protezione individuale a bordo dovrebbe essere aumentato per garantire un approvvigionamento sufficiente per le tre situazioni seguenti:
- interazione del numero prescritto di membri dell'equipaggio con i piloti;
 - malattia di un membro dell'equipaggio e necessità che altre persone a bordo interagiscano con lui;
 - congedo a terra (anche se il congedo a terra dovrebbe essere ridotto al minimo).
41. Si devono seguire le prescrizioni minime di sicurezza e di salute per promuovere una migliore assistenza medica a bordo delle navi ⁽⁴¹⁾. I medicinali a bordo dovrebbero rispecchiare le raccomandazioni dell'ultima versione della *Guida medica navale internazionale* dell'OMS e dell'allegato C del documento dell'IMO *Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers* (*Orientamenti ad uso degli operatori di navi per la protezione della salute dei marittimi*) ⁽⁴²⁾.

⁽³⁵⁾ La norma A4.1 della convenzione sul lavoro marittimo impone, per qualsiasi persona a bordo, che l'autorità competente garantisca mediante un sistema predisposto che la consulenza medica via radio o comunicazione satellitare per le navi in mare, inclusa la consulenza specialistica, sia disponibile 24 ore al giorno; la consulenza medica, inclusa la trasmissione di messaggi medici via radio o comunicazione satellitare tra una nave e i consulenti a terra, è gratuita per tutte le navi indipendentemente dalla loro bandiera.

⁽³⁶⁾ Il periodo di quarantena raccomandato potrebbe variare con la progressiva disponibilità di ulteriori informazioni sulla Covid-19. È opportuno rispettare i periodi raccomandati dal Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie e dalle autorità sanitarie degli Stati membri.

⁽³⁷⁾ Raccomandazioni per la quarantena conformi al documento dell'Organizzazione mondiale della sanità *Considerations for quarantine of individuals in the context of containment for coronavirus disease (COVID-19)*, *Interim Guidance* [*Considerazioni per la quarantena delle persone nel contesto del contenimento della malattia da coronavirus (Covid-19), orientamenti provvisori*], 19 marzo 2020.

⁽³⁸⁾ Direttiva 92/29/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, riguardante le prescrizioni minime di sicurezza e di salute per promuovere una migliore assistenza medica a bordo delle navi (GU L 113 del 30.4.1992, pag. 19).

⁽³⁹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/402 della Commissione, del 14 marzo 2020, che subordina l'esportazione di taluni prodotti alla presentazione di un'autorizzazione di esportazione (GU L 77 I del 15.3.2020, pag. 1).

⁽⁴⁰⁾ Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

⁽⁴¹⁾ Direttiva 92/29/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, riguardante le prescrizioni minime di sicurezza e di salute per promuovere una migliore assistenza medica a bordo delle navi (GU L 113 del 30.4.1992, pag. 19).

⁽⁴²⁾ Circolare IMO n. 4204/Add. 4 del 5 marzo 2020.

VII. Raccomandazione in merito a una dichiarazione supplementare aggiornata per la Covid-19 da parte delle navi in avvicinamento ai porti dell'UE

42. La dichiarazione sanitaria marittima è già obbligatoria conformemente alla legislazione dell'UE ⁽⁴³⁾. Tale dichiarazione deve essere trasmessa dal comandante o da qualsiasi altra persona debitamente autorizzata dall'operatore della nave all'autorità competente designata dallo Stato membro in questione. La dichiarazione deve essere effettuata attraverso l'interfaccia unica nazionale e anteriormente all'ingresso in un porto situato in uno Stato membro dell'UE:
- a. con un anticipo di almeno ventiquattro ore; oppure
 - b. al più tardi al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la durata del viaggio sia inferiore a ventiquattro ore; oppure
 - c. se il porto di scalo non è noto o se è cambiato durante il viaggio, non appena quest'informazione diviene disponibile.
43. La dichiarazione sanitaria marittima deve essere resa disponibile nell'interfaccia unica nazionale e consente a qualsiasi autorità competente di verificare lo stato di salute delle persone a bordo di una nave prima che questa entri nei suoi porti.
44. La Covid-19 si diffonde molto rapidamente e ha un periodo di incubazione che può arrivare a 14 giorni. Si raccomanda agli Stati membri di chiedere al comandante della nave di comunicare le informazioni seguenti all'autorità competente quattro ore prima dell'ora stimata di arrivo al porto di scalo:
- a. il numero totale delle persone a bordo (equipaggio e passeggeri);
 - b. il numero di persone infettate dalla Covid-19;
 - c. il numero di persone che si sospetta siano infettate dalla Covid-19 ⁽⁴⁴⁾.

Tali informazioni possono essere comunicate tramite radio VHF per uso marittimo o tramite una dichiarazione sanitaria marittima aggiornata.

⁽⁴³⁾ Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE (GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1).

⁽⁴⁴⁾ Secondo la definizione del Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie:
<https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>.

IV

(Informazioni)

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

COMMISSIONE EUROPEA

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾

8 aprile 2020

(2020/C 119/02)

1 euro =

Moneta			Tasso di cambio		
USD	dollari USA	1,0871	CAD	dollari canadesi	1,5233
JPY	yen giapponesi	118,36	HKD	dollari di Hong Kong	8,4277
DKK	corone danesi	7,4640	NZD	dollari neozelandesi	1,8194
GBP	sterline inglesi	0,87948	SGD	dollari di Singapore	1,5517
SEK	corone svedesi	10,9385	KRW	won sudcoreani	1 324,36
CHF	franchi svizzeri	1,0557	ZAR	rand sudafricani	19,7624
ISK	corone islandesi	155,80	CNY	renminbi Yuan cinese	7,6818
NOK	corone norvegesi	11,1940	HRK	kuna croata	7,6235
BGN	lev bulgari	1,9558	IDR	rupia indonesiana	17 636,02
CZK	corone ceche	27,183	MYR	ringgit malese	4,7274
HUF	fiorini ungheresi	359,34	PHP	peso filippino	54,977
PLN	zloty polacchi	4,5442	RUB	rublo russo	82,1046
RON	leu rumeni	4,8365	THB	baht thailandese	35,613
TRY	lire turche	7,3798	BRL	real brasiliano	5,6741
AUD	dollari australiani	1,7596	MXN	peso messicano	26,3367
			INR	rupia indiana	82,8730

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

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾**9 aprile 2020**

(2020/C 119/03)

1 euro =

Moneta			Moneta		
		Tasso di cambio			Tasso di cambio
USD	dollari USA	1,0867	CAD	dollari canadesi	1,5265
JPY	yen giapponesi	118,33	HKD	dollari di Hong Kong	8,4259
DKK	corone danesi	7,4657	NZD	dollari neozelandesi	1,8128
GBP	sterline inglesi	0,87565	SGD	dollari di Singapore	1,5479
SEK	corone svedesi	10,9455	KRW	won sudcoreani	1 322,49
CHF	franchi svizzeri	1,0558	ZAR	rand sudafricani	19,6383
ISK	corone islandesi	155,90	CNY	renminbi Yuan cinese	7,6709
NOK	corone norvegesi	11,2143	HRK	kuna croata	7,6175
BGN	lev bulgari	1,9558	IDR	rupia indonesiana	17 243,21
CZK	corone ceche	26,909	MYR	ringgit malese	4,7136
HUF	fiorini ungheresi	354,76	PHP	peso filippino	54,939
PLN	zloty polacchi	4,5586	RUB	rublo russo	80,6900
RON	leu rumeni	4,8330	THB	baht thailandese	35,665
TRY	lire turche	7,3233	BRL	real brasiliano	5,5956
AUD	dollari australiani	1,7444	MXN	peso messicano	26,0321
			INR	rupia indiana	82,9275

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

V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA
CONCORRENZA

COMMISSIONE EUROPEA

Notifica preventiva di concentrazione
(Caso M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings)
Caso ammissibile alla procedura semplificata

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2020/C 119/04)

1. In data 1° aprile 2020 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾.

La notifica riguarda le seguenti imprese:

- The Blackstone Group Inc. («Blackstone», Stati Uniti),
- IQSA Holdings S.à r.l. («IQSA Holdings», Regno Unito).

Blackstone acquisisce, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento sulle concentrazioni, il controllo esclusivo indiretto dell'insieme di IQSA Holdings.

La concentrazione è effettuata mediante acquisto di quote/azioni.

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

- Blackstone: gestore internazionale di attivi il cui portafoglio comprende attivi immobiliari ubicati negli Stati Uniti, in Asia, in Sudamerica e in Europa, incluso il Regno Unito;
- IQSA Holdings: detiene un portafoglio di residenze universitarie («Corporate PBSA») nel Regno Unito, che gestisce con la denominazione iQ Student Accommodation. Detiene inoltre un complesso residenziale privato a Sheffield, il Pendulum Hotel a Manchester e dieci siti di sviluppo che intende gestire come Corporate PBSA.

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

Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽²⁾, il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.

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

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione, con indicazione del seguente riferimento:

M.9813 — Blackstone/IQSA Holdings

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

⁽²⁾ GU C 366 del 14.12.2013, pag. 5.

Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per e-mail, per fax o per posta, ai seguenti recapiti:

E-mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax + 32 22964301

Indirizzo postale:

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

Notifica preventiva di concentrazione**(Caso M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica)****Caso ammissibile alla procedura semplificata****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2020/C 119/05)

1. In data 2 aprile 2020 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾.

La notifica riguarda le seguenti imprese:

- Bain Capital Investors, LLC («Bain», USA);
- NB Renaissance Partners Holdings S.à r.l. (di proprietà di Neuberger Berman Group, «NB», USA);
- Engineering Ingegneria Informatica SpA («Ingegneria», Italia).

Bain e NB acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), e dell'articolo 3, paragrafo 4, del regolamento sulle concentrazioni, il controllo comune dell'insieme di Ingegneria.

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

- Bain: investimenti di private equity in imprese attive in diversi settori, tra cui le tecnologie dell'informazione, l'assistenza sanitaria, i prodotti al dettaglio e i beni di consumo, le comunicazioni, la finanza e il settore industriale/manifatturiero;
- NB: gestione di portafogli di titoli, reddito fisso, private equity e fondi speculativi.
- Ingegneria: fornitura di servizi di outsourcing informatico, soprattutto in Italia.

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

Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽²⁾, il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.

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

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione, con indicazione del seguente riferimento:

M.9774 — Bain Capital Investors/Neuberger Berman/Engineering Ingegneria Informatica

Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per e-mail, per fax o per posta, ai seguenti recapiti:

E-mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Fax +32 22964301

Indirizzo:

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

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

⁽²⁾ GU C 366 del 14.12.2013, pag. 5.

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



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT