



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

VISTO il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e, in particolare, gli articoli 106, paragrafo 2, 107 e 108;

VISTO il Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, in particolare gli articoli 16 e 17;

VISTE la Comunicazione e la Decisione della Commissione europea concernenti, rispettivamente, l'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GUUE 2012/C 8/02) e l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GUUE 2012/L 7);

VISTA la Comunicazione della Commissione 2017/C 194/01 *“Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio — Oneri di servizio pubblico (OSP)”* (GUUE 2017/C del 17 giugno 2017);

VISTO l'articolo 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144, che ha assegnato al Ministro dei trasporti e della navigazione (oggi Ministro delle infrastrutture e dei trasporti), la competenza di disporre con proprio decreto l'imposizione degli oneri di servizio pubblico sugli scali nello stesso contemplati, in conformità alle disposizioni del Regolamento CEE n. 2408/92, ora abrogato e sostituito dal Regolamento (CE) n. 1008/2008;

VISTO l'articolo 1, comma 953 della legge 30 dicembre 2021, n. 234 che inserisce la città di Trieste tra quelle a cui l'articolo 82 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 estende l'applicazione delle disposizioni di cui al suindicato articolo 36;

VISTA la nota prot. n. 41776 del 12 dicembre 2022, con la quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha delegato il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia ad indire e presiedere una Conferenza di servizi finalizzata ad individuare il contenuto di oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Trieste;

VISTA la nota prot. n. 18767/P del 21 dicembre 2022, con la quale il Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ai sensi dell'art. 14 della Legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche, ha indetto la predetta Conferenza dei Servizi - finalizzata a definire gli oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Trieste, con l'obiettivo di garantire la continuità territoriale delle aree che insistono nel bacino di utenza del predetto aeroporto— e ne ha convocato la prima seduta in data 10 gennaio 2023;

CONSIDERATO che, nel corso dei lavori della Conferenza di servizi, le Amministrazioni pubbliche intervenute hanno condiviso la necessità di assicurare la continuità territoriale aerea da e per l'aeroporto di Trieste attraverso voli di linea adeguati, regolari e continuativi sulle rotte di collegamento con l'aeroporto di Milano Linate e con quello di Amsterdam;

CONSIDERATO che dette Amministrazioni hanno convenuto di imporre oneri di servizio pubblico (di seguito "OSP") su dette rotte ed hanno definito i parametri sui quali articolare l'imposizione di detti OSP individuando per la rotta con destinazione Milano Linate la decorrenza dell'imposizione stessa nella data del 1° luglio 2023;

CONSIDERATO che nell'ambito della Conferenza di servizi è stata accertata la completezza della documentazione a supporto dell'imposizione degli oneri di servizio pubblico sulla rotta Trieste – Milano Linate;

CONSIDERATO che con riferimento alla rotta Trieste – Amsterdam è stata accertata la necessità di acquisire la valutazione finale da parte dei competenti Uffici della Commissione europea e il riscontro da parte dell'Autorità olandese dei Trasporti a conclusione della consultazione avviata con detta autorità, ai sensi del Reg (CE) 1008/2008;

TENUTO CONTO della decisione, assunta all'unanimità dalle Amministrazioni partecipanti e attestata dall'apposito verbale della seduta del 7 febbraio 2023, di separare l'iter attuativo del progetto di imposizione condiviso e di procedere con l'imposizione degli oneri di servizio pubblico sulla rotta Trieste – Milano Linate, nelle more dell'acquisizione delle anzidette valutazioni relative al collegamento con Amsterdam;

VISTO il decreto ministeriale del 23 febbraio 2023, n.33, con il quale si sono imposti oneri di servizio pubblico (OSP) sulla rotta Trieste – Milano Linate e viceversa a far data dal 1° luglio 2023;

VISTE le note dell'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. n. 7351 del 27 febbraio 2023 e prot. n. 9997 del 20 marzo 2023 con le quali sono state trasmesse alla Commissione europea, per il tramite della Rappresentanza permanente d'Italia presso l'UE e per la successiva pubblicazione in Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (GUUE) - rispettivamente la nota informativa di imposizione - *Comunicazione della Commissione europea* a norma dell'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1008/2008 – e il pertinente avviso di gara - *Comunicazione della Commissione europea* a norma dell'articolo 17, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1008/2008;

CONSIDERATO che si è ritenuto di dar corso alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana del citato decreto ministeriale n. 33 del 2023 solo all'esito della pubblicazione nella GUUE della suindicata nota informativa di imposizione;

ATTESO che, alla data del 3 aprile 2023, non risultano ancora pubblicate in GUUE le anzidette *Comunicazioni*;

VISTA la nota prot. n.4118/P del 3 aprile 2023 con la quale il Presidente della Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia, accertata l'impossibilità, in ragione della mancata pubblicazione in GUUE delle anzidette Comunicazioni, di mantenere la data del 1° luglio 2023 inizialmente prevista sia per l'avvio dell'imposizione che per l'operatività del collegamento da parte del vettore risultato aggiudicatario della procedura di gara esperita al riguardo, *"chiede lo slittamento dell'imposizione degli oneri di servizio pubblico dal 1 luglio 2023 al 1 settembre 2023 e contestualmente l'aggiornamento del relativo bando di gara"*;

VISTA la comunicazione del 5 aprile 2023, acquisita agli atti della Direzione generale per il trasporto aereo e i servizi satellitari (di seguito "DGATASS") con prot. n. 2075 in pari data, con la quale

l'ENAC ha condiviso quanto richiesto dalla Regione ed ha trasmesso i documenti di gara di competenza aggiornati con la nuova decorrenza;

VISTA la nota prot. n. 2101 in data 6 aprile 2023 con la quale la DGATASS ha riconosciuto la validità dell'esigenza operativa rappresentata dalla Regione;

RITENUTO di imporre OSP sulla rotta in parola conformemente alle risultanze dell'anzidetta Conferenza di servizi aggiornate con le valutazioni soprariportate;

CONSIDERATO che gli stanziamenti, in parte di provenienza statale e in parte di provenienza regionale, previsti dall'art.1, c. 954 della legge n. 234 del 2021, dall'art. 1, c. 832 della legge n. 197 del 2022, consentono di sostenere l'onere finanziario dell'imposizione, nel caso in cui nessun vettore presenti accettazione per esercitare il servizio aereo di linea onerato sulla rotta, senza diritti di esclusiva e senza compensazione e si proceda all'aggiudicazione del servizio stesso tramite gara pubblica;

DECRETA

Articolo 1

1. Limitatamente alle finalità perseguite dal presente decreto, il servizio aereo di linea sulla rotta Trieste – Milano Linate e viceversa costituisce un servizio d'interesse economico generale.

Articolo 2

1. Il servizio aereo di linea sulla rotta di cui all'articolo 1 viene sottoposto ad oneri di servizio pubblico secondo le modalità indicate nell'allegato tecnico, che costituisce parte integrante del presente decreto.
2. L'informativa relativa alla presente imposizione è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 3

1. Gli oneri di servizio pubblico di cui all'articolo 2 diventano obbligatori a partire dal 1° settembre 2023.
2. Gli oneri di servizio pubblico di cui all'articolo 2 decadono nel caso non sia effettuato sulla rotta alcun servizio aereo di linea onerato per un periodo di dodici mesi.

Articolo 4

1. I vettori comunitari che intendono operare la rotta indicata all'articolo 1 in conformità agli oneri di servizio pubblico di cui al presente decreto, senza esclusiva e senza compensazione finanziaria, presentano all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) l'accettazione del servizio secondo le modalità indicate nell'allegato tecnico al presente decreto.

Articolo 5

1. Nel caso in cui non sia pervenuta da parte di alcun vettore l'accettazione di cui al precedente articolo 4, il diritto di esercitare il servizio aereo di linea, sulla rotta di cui all'articolo 1, può essere concesso in esclusiva e con compensazione finanziaria ad un unico vettore selezionato tramite gara pubblica a decorrere dal 1° settembre 2023.

2. La gara di cui al precedente comma 1, il relativo bando e la connessa documentazione tecnica sono conformi alle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico alle imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale.
3. L'informativa relativa all'invito a partecipare alla gara è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 6

1. L'ENAC è incaricato di esperire la gara di cui all'articolo 5, di dare pubblicità nel proprio sito internet (www.enac.gov.it) in ordine al bando di gara e alla presente imposizione nonché di fornire informazioni e di mettere a disposizione a titolo gratuito la documentazione di gara.

Articolo 7

1. Il Direttore della Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari, con successivo decreto, rende esecutivo l'esito della gara di cui all'articolo 5, concede al vettore aggiudicatario il diritto di esercitare in esclusiva e con compensazione finanziaria il servizio aereo di linea oggetto della gara stessa e approva, altresì, la convenzione sottoscritta dall'ENAC e dal vettore aggiudicatario per regolare l'esercizio del servizio concesso.
2. Il decreto di cui al comma precedente è sottoposto ai competenti Organi di controllo.

Articolo 8

1. Il presente decreto sostituisce il decreto ministeriale del 23 febbraio 2023, n.33.

Il presente decreto è pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana e nel sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (www.mit.gov.it).

Roma,

Matteo SALVINI

ALLEGATO TECNICO

Imposizione di oneri di servizio pubblico sulla rotta Trieste – Milano Linate e viceversa.

A norma delle disposizioni degli articoli 16 e 17 del Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, il Governo italiano, in conformità alle decisioni assunte dalla Conferenza di servizi che, avviati i propri lavori in forma simultanea e in modalità sincrona in prima seduta il 10 gennaio 2023, nella seduta del 7 febbraio 2023 li ha conclusi limitatamente alla rotta Trieste Milano Linate e vv. e ha deciso di imporre oneri di servizio pubblico (d'ora in avanti "OSP") sui servizi aerei di linea sulla rotta e con le modalità di seguito indicate.

1. Rotta onerata

• Trieste – Milano Linate e viceversa

Conformemente all'art. 9 del Regolamento n. 95/93/CEE del Consiglio delle Comunità Europee del 18 gennaio 1993 come modificato dal Regolamento (CE) 793/2004 e ss. mm., relativo a norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti della Comunità europea (ora "Unione europea"), l'Autorità competente potrà riservare alcune bande orarie per l'esecuzione dei servizi secondo le modalità previste nel presente documento.

2. Requisiti richiesti e verifiche preliminari

2.1. Per l'accettazione dell'onere di servizio pubblico sulla rotta di cui al paragrafo 1, ciascun vettore interessato deve essere vettore aereo comunitario e deve:

- essere in possesso del prescritto COA (Certificato di Operatore Aereo) rilasciato dall'Autorità competente di uno Stato membro dell'Unione europea, in corso di validità;
- essere in possesso della licenza di esercizio di trasporto aereo rilasciata dall'Autorità competente di uno Stato membro dell'Unione europea ai sensi dell'art. 5, punti 1 e 2 del Regolamento (CE) 1008/2008, in corso di validità;
- dimostrare di avere la disponibilità, in proprietà, in *dry-lease* o in *wet-lease*, per tutto il periodo di durata degli oneri, di un numero adeguato di aeromobili con le caratteristiche di capacità necessarie a soddisfare le prescrizioni dell'imposizione di oneri;
- i biglietti secondo gli standard IATA con almeno uno dei principali CRS (*Computer Reservation System*), via internet, via telefono, presso le biglietterie degli aeroporti e attraverso la rete delle agenzie di viaggio;
- essere in regola con le contribuzioni previdenziali ed assistenziali relative ai rapporti di lavoro, impegnandosi a versare i relativi oneri;
- essere in regola con le disposizioni contenute nella legge 12 marzo 1999, n. 68 recante "*Norme per il diritto al lavoro dei disabili*" e successive modifiche;
- impiegare aeromobili in possesso della copertura assicurativa ai sensi del Regolamento (CE) 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili;
- non essere in stato di fallimento, liquidazione coatta, concordato preventivo salvo il caso di cui all'art. 186-bis del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267 (Legge Fallimentare) e ss. mm. ed ii. e di non avere in corso un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni.
- applicare ai voli onerati il "Regolamento per l'uso della lingua italiana a bordo degli aeromobili che operano sul territorio italiano", approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito "ENAC") nella seduta del 12 settembre 2006 e consultabile sul sito dell'ENAC www.enac.gov.it;

2.2. L'ENAC verificherà che i vettori accettanti siano in possesso dei requisiti necessari per l'accesso al servizio e per il soddisfacimento degli obiettivi perseguiti con l'imposizione degli oneri di servizio pubblico specificati al punto precedente.

L'ENAC, altresì, acquisirà:

- l'Informazione antimafia di cui all'art. 84 del decreto legislativo 159/2011 e ss. mm. ed ii;
- direttamente, in caso di vettore aereo italiano, il documento unico di regolarità contributiva (DURC);
- per il tramite del vettore aereo, in caso di vettore non italiano, la documentazione equivalente rilasciata dalle autorità competenti dello Stato di appartenenza.

3. Articolazione degli oneri di servizio pubblico

3.1. Frequenze minime, numero minimo di posti richiesti e orari

Per ogni singola tratta il vettore dovrà garantire all'utenza le frequenze minime, gli orari e il numero minimo giornaliero di posti secondo le indicazioni dei seguenti paragrafi.

3.1.1. Frequenze minime e numero minimo di posti richiesti

Per ogni singola tratta il vettore dovrà garantire all'utenza le frequenze minime e il numero minimo giornaliero di posti secondo le indicazioni delle seguenti tabelle riferite ai periodi "A" e "B" così individuati:

Periodo "A": n. 6 settimane (n. 4 settimane di agosto e n. 2 settimane tra Natale e Epifania)

Periodo "B": n.46 settimane (n. 52 settimane con esclusione delle n. 6 settimane del periodo "A")

a) Trieste – Milano Linate

	Periodo A		Periodo B	
	n° minimo voli	n° minimo posti	n° minimo voli	n° minimo posti
lunedì	1	100	2	200
martedì	1	100	2	200
mercoledì	-	-	2	200
giovedì	1	100	2	200
venerdì	1	100	2	200
sabato	1	100	1	100
domenica				

b) Milano Linate - Trieste

	Periodo A		Periodo B	
	n° minimo voli	n° minimo posti	n° minimo voli	n° minimo posti
lunedì	1	100	2	200
martedì	1	100	2	200
mercoledì	-	-	2	200
giovedì	1	100	2	200
venerdì	1	100	2	200
sabato	-	-	-	-
domenica	1	100	1	100

3.1.2. Orari dei voli.

Gli orari dei voli per i due periodi “A” e “B” così come identificati al paragrafo 3.1.1. sono i seguenti:

Rotta: Trieste – Milano Linate

- Per il periodo A:
 - 1 volo giornaliero con partenza da Trieste nella fascia oraria:
 - Il lunedì, martedì, giovedì e venerdì, dalle ore 7:30 alle ore 8:00
 - 1 volo giornaliero con partenza da Trieste nella fascia oraria:
 - Il sabato dalle ore 8:00 alle ore 9:00 oppure la domenica dalle ore 18:00 alle ore 19:00
- Per il periodo B:
 - 1 volo giornaliero con partenza da Trieste nella fascia oraria:
 - Dal lunedì al venerdì, dalle ore 7:30 alle ore 8:00
 - 1 volo giornaliero con partenza da Trieste nella fascia oraria:
 - Dal lunedì al venerdì, dalle ore 12:00 alle ore 18:00
 - 1 volo giornaliero con partenza da Trieste nella fascia oraria:
 - Il sabato dalle ore 8:00 alle ore 9:00 oppure la domenica dalle ore 18:00 alle ore 19:00

Rotta: Milano Linate – Trieste

- Per il periodo A:
 - 1 volo giornaliero con partenza da Linate nella fascia oraria:
 - Il lunedì, martedì, giovedì e venerdì, dalle ore 9:00 alle ore 9:30 oppure dalle ore 18:45 alle ore 20:15
 - 1 volo giornaliero con partenza da Linate nella fascia oraria:
 - La domenica dalle ore 20:00 alle ore 21:00
- Per il periodo B:
 - 1 volo giornaliero con partenza da Linate nella fascia oraria:
 - Dal lunedì al venerdì, dalle ore 9:00 alle ore 13:00
 - 1 volo giornaliero con partenza da Linate nella fascia oraria:
 - Dal lunedì al venerdì, dalle ore 18:45 alle ore 20:15
 - 1 volo giornaliero con partenza da Linate nella fascia oraria:
 - La domenica dalle ore 20:00 alle ore 21:00

3.2. Operatività dei voli

Eventuali modifiche della programmazione indicata nel paragrafo 3.1. saranno preventivamente concordate tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito “MIT”), ENAC e Regione Friuli Venezia Giulia una volta accertata la disponibilità del vettore e verificata dall’ENAC la presenza di slot disponibili presso il Coordinatore delle bande orarie negli aeroporti italiani (ASSOCLEARANCE).

3.3. Tariffe

3.3.1. Residenti

Le tariffe agevolate massime da applicare sulla rotta onerata ai residenti in Friuli Venezia Giulia per tutto l'anno sono indicate nello schema che segue.

ROTTA ONERATA	TARIFFA AGEVOLATA MASSIMA	
	Titoli di viaggio acquistati fino al 10° giorno precedente la partenza del volo	Titoli di viaggio acquistati dopo il 10° giorno precedente la partenza del volo
Trieste – Milano Linate o vv.	€ 55,00	€ 125,00

3.3.2. Non residenti

La tariffa da applicare sulla rotta onerata e per tutto l'anno ai non residenti in Friuli Venezia Giulia è libera.

3.3.3. Le tariffe agevolate massime indicate nel paragrafo 3.3.1. sono al netto di IVA ed al netto delle tasse ed oneri aeroportuali. Non è ammessa l'applicazione di alcun tipo di *surcharge*, non prevista per legge, da parte del vettore accettante.

Dovrà essere prevista almeno una modalità di vendita dei biglietti che risulti completamente gratuita e non comporti alcun onere economico aggiuntivo al passeggero (sia residente, che non residente).

3.3.4. Le tariffe agevolate massime da applicare ai residenti in Friuli Venezia Giulia di cui al paragrafo 3.3.1. vengono aggiornate secondo le scadenze e le modalità di seguito indicate.

3.3.4.1. Aggiornamento in base all'inflazione

Entro l'inizio di ciascuna stagione aeronautica estiva, **ogni anno** si procederà al riesame delle tariffe agevolate massime sulla base del tasso di inflazione dell'anno solare precedente (1° gennaio - 31 dicembre) calcolato sulla base dell'indice generale ISTAT/FOI dei prezzi al consumo. L'eventuale adeguamento decorrerà dall'inizio della stagione aeronautica estiva. Il primo eventuale adeguamento decorre dalla stagione aeronautica *Summer 2024*.

3.3.4.2. Aggiornamento in base alle variazioni del costo del carburante

A partire dall'inizio della stagione aeronautica successiva all'entrata in vigore dei presenti oneri, **ogni semestre** le tariffe agevolate massime saranno aggiornate in caso di variazione superiore al 5% della media semestrale del costo del carburante, espresso in euro, rispetto al costo del carburante preso a riferimento al momento del dimensionamento degli OSP o in occasione dell'ultimo aggiornamento effettuato. Al momento di procedere con il primo aggiornamento, che decorre dalla stagione aeronautica invernale 2023/2024, pertanto, la valutazione verrà eseguita rispetto alla quotazione del *Jet fuel* – poco oltre riportata – con cui è stato dimensionato il servizio onerato sul collegamento. Le tariffe devono essere modificate percentualmente rispetto alla variazione rilevata, in proporzione all'incidenza del costo del carburante sul totale dei costi per ora di volo che, per il collegamento onerato da e per Trieste è pari al 22,1%.

Ai fini del calcolo della media semestrale sono soggette a rilevazioni le quotazioni mensili del *Jet fuel FOB Mediterraneo*, espresse in euro, relative ai periodi dicembre–maggio e giugno–novembre. Per la conversione in euro delle quotazioni del *Jet fuel*, si utilizzano i valori pubblicati dalla BCE.

La quotazione del *Jet fuel* con cui è stato effettuato il dimensionamento del servizio è pari a 1.010,00 euro/tonnellata metrica (valore corrispondente alla media delle quotazioni dei

dodici mesi precedenti la Conferenza di servizi) e verrà utilizzata come riferimento per i successivi adeguamenti.

L'eventuale aumento/diminuzione decorrerà dall'inizio di ciascuna stagione aeronautica successiva al periodo di rilevazione.

3.3.4.2.1. Qualora, nel corso del periodo successivo alla determinazione tariffaria iniziale o a quella adeguata ai sensi del paragrafo 3.3.4.1 o del paragrafo 3.3.4.2, si verifichi una variazione del costo del carburante, rispetto a quello considerato per la precedente determinazione tariffaria, superiore al 25% della media mensile accertabile al momento di detta verifica, si potrà procedere, con il concerto del MIT, dell'ENAC e della Regione Friuli Venezia Giulia, all'aggiornamento tariffario e alla relativa applicazione anche prima dell'inizio della stagione aeronautica successiva. Il successivo aggiornamento tariffario legato alle variazioni del carburante sarà effettuato considerando i mesi residuali rispetto al semestre in cui si è registrata l'anzidetta anomala variazione e decorrerà dalla stagione aeronautica immediatamente successiva.

Ai predetti adeguamenti provvede il MIT, mediante decreto direttoriale, sulla base di un'istruttoria effettuata dall'ENAC.

L'ENAC è incaricato di dare comunicazione delle tariffe aggiornate ai vettori che operano le rotte.

Nel caso di gara europea, in occasione del primo aggiornamento sono assunte a riferimento le tariffe agevolate massime di cui al precedente paragrafo 3.3.1 oppure, se presenti, le tariffe ribassate offerte in sede di gara dal vettore aggiudicatario della gara stessa.

3.4. Continuità e regolarità dei servizi

I vettori che accettano gli oneri di servizio pubblico si impegnano a:

- a) garantire il servizio per almeno dodici mesi dalla data di entrata in vigore degli OSP senza possibilità di sospensione;
- b) effettuare per ciascun anno almeno il 98% dei voli previsti con un margine di cancellazioni massimo del 2% per motivi documentati direttamente imputabili al vettore.

Non costituisce inadempimento imputabile al vettore l'interruzione del servizio per i seguenti motivi:

- pericolose condizioni meteorologiche;
 - chiusura di uno degli aeroporti indicati nel programma operativo;
 - problemi di sicurezza;
 - scioperi;
 - altri casi di forza maggiore.
- c) corrispondere all'ENAC a titolo di penale la somma di € 1.500,00 per ogni volo annullato eccedente il limite di cui al punto b). Al termine di ogni anno di esercizio l'ENAC comunicherà al vettore le somme da versare a titolo di penale; le somme percepite in tal senso saranno riallocate per la continuità territoriale delle aree che insistono nel bacino di utenza dell'aeroporto di Trieste.

Ferma restando la penale di cui al precedente punto c), ai vettori sono comminabili, in aggiunta, le sanzioni previste dalla normativa dello Stato italiano per la violazione delle disposizioni comunitarie in tema di trasporto aereo.

4. Presentazione dell'accettazione

4.1. I vettori che intendono operare sulla rotta onerata devono presentare all'ENAC formale ed integrale accettazione degli oneri di servizio pubblico per almeno dodici mesi.

I vettori che accettano di operare il collegamento onerato di cui al paragrafo 1, nello svolgimento del servizio, in particolare devono conformarsi al Regolamento (CE) n.1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo e al Regolamento (CE) n.

261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e, più in generale, a tutte le regolamentazioni nazionali, comunitarie ed internazionali di riferimento.

Al fine di consentire l'ordinata operatività della rotta, di disporre della corretta tempistica per la valutazione dei requisiti di cui al paragrafo 2 e di assicurare la disponibilità delle bande orarie necessarie per l'esecuzione del servizio, la dichiarazione di accettazione ed il programma operativo conforme a quanto previsto nell'imposizione degli oneri dovranno essere presentati non oltre il sessantesimo giorno precedente l'inizio della stagione aeronautica nella quale i vettori intendono iniziare ad operare.

In fase di prima applicazione, non potranno essere accolte le accettazioni presentate dopo la sottoscrizione del contratto con il vettore aereo selezionato a seguito di eventuale apposita gara bandita ai sensi degli articoli 16 - paragrafi 9 e 10 - e 17 del Regolamento (CE) 1008/2008.

Il vettore che accetta di svolgere gli oneri di servizio pubblico in *OSP aperto*, e, quindi, senza esclusiva e senza compensazione, si impegna a:

- a) presentare apposita garanzia a favore dell'ENAC, sotto forma di fideiussione bancaria o assicurativa a scelta del vettore, al fine di assicurare la serietà ed affidabilità dell'accettazione. Tale garanzia dovrà ammontare a € 81.643,00.

La garanzia dovrà essere efficace alla data di presentazione dell'accettazione e sarà svincolata alla data di inizio del servizio previa costituzione della garanzia indicata nella successiva lettera b);

- b) presentare apposita garanzia di esercizio per la corretta esecuzione del servizio, a favore dell'ENAC, sotto forma di fideiussione bancaria o assicurativa a scelta del vettore, Tale garanzia dovrà ammontare a € 244.930,00.

La garanzia dovrà essere efficace alla data di inizio del servizio e sarà svincolata entro i sei mesi successivi alla fine del servizio stesso e, comunque, non prima della verifica delle somme eventualmente da versare a titolo di penale di cui al paragrafo 3.4. lett. c).

Le garanzie indicate alle lettere a) e b), a favore dell'ENAC, devono espressamente prevedere la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'art. 1957, comma 2 del codice civile, nonché l'operatività della garanzia medesima entro quindici giorni, a semplice richiesta scritta del beneficiario della fideiussione stessa, senza sollevare alcuna eccezione e nonostante eventuali opposizioni, anche giudiziali, da parte del vettore accettante e/o di terzi.

Le somme eventualmente introitate a titolo di esecuzione delle garanzie sopra indicate saranno riallocate per la continuità territoriale delle aree che insistono nel bacino di utenza dell'aeroporto di Trieste.

- c) comunicare ad ENAC, almeno sei mesi prima del termine finale indicato nell'accettazione, l'intenzione di concludere l'esercizio del servizio entro tale termine o, eventualmente, la volontà di proseguire nello svolgimento dello stesso anche oltre tale stesso termine. In tale ultimo caso, il vettore dovrà indicare il periodo ulteriore – anch'esso non inferiore a dodici mesi – in cui si impegna a garantire il servizio onerato.

4.2. L'ENAC verifica l'adeguatezza della struttura dei vettori accettanti e il possesso dei requisiti minimi di accesso al servizio di cui al paragrafo 2 ai fini del soddisfacimento degli obiettivi perseguiti con l'imposizione di oneri di servizio pubblico. All'esito della verifica, i vettori ritenuti idonei a effettuare il servizio onerato sono autorizzati dall'ENAC stesso a esercitare il traffico sulla rotta onerata.

4.3. I vettori aerei che accettano gli oneri possono prestare servizi sulla rotta al di là delle esigenze minime, per quanto riguarda le frequenze e i posti che devono essere garantiti dagli OSP, utilizzando bande orarie in propria disponibilità.

4.4. In caso di accettazione degli oneri di servizio pubblico sulla rotta da parte di più vettori, questi potranno programmare un numero ridotto di frequenze, purché complessivamente l'insieme dei voli programmati e la loro schedulazione rispetti quanto previsto nei presenti oneri.

L'ENAC verifica che l'insieme dei programmi operativi dei vettori accettanti rispetti i requisiti minimi di servizio individuati negli oneri.

La fideiussione di cui al paragrafo 4.1. lettera b) sarà commisurata, entro i 15 giorni precedenti l'inizio del servizio, alla quota parte del servizio accettato.

4.5. L'ENAC comunica ad Assoclearance la necessità di riservare le bande orarie per garantire il numero, la frequenza e gli orari dei servizi minimi da effettuare in base ai presenti oneri.

5. Riesame dell'imposizione

L'ENAC, di concerto con il MIT e con la Regione Friuli Venezia Giulia, riesaminerà la necessità di mantenere l'imposizione degli oneri di servizio pubblico sulla rotta, nonché il livello degli oneri imposti, ogni qualvolta un nuovo ulteriore vettore notifichi la sua intenzione di operare su tale rotta accettando gli oneri.

6. Gara d'appalto

Ai sensi dell'articolo 16, paragrafi 9 e 10, del Reg. CE n. 1008/2008, nel caso in cui non sia pervenuta alcuna accettazione nei termini di cui al paragrafo 4 del presente allegato tecnico, il diritto di esercitare il servizio sulla rotta Trieste – Milano Linate e viceversa potrà essere concesso in esclusiva e con compensazione finanziaria, ad un unico vettore selezionato tramite gara pubblica in conformità alla procedura prevista dall'articolo 17 del medesimo Regolamento comunitario, nonché alle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato concessi sotto forma di obbligazioni di oneri di servizio pubblico alle imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale.