

Allegato

IMPOSIZIONE DI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO
SUI SERVIZI AEREI DI LINEA ALL'INTERNO DELL'ITALIA

A norma delle disposizioni dell'art. 4, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunita' alle rotte aeree intracomunitarie, il Governo italiano, conformemente alla proposta formulata dalla regione autonoma della Sardegna, ha deciso di imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea su alcune rotte fra gli scali aeroportuali della Sardegna ed i principali aeroporti nazionali.

La condizione di insularita' della Sardegna limita fortemente le opportunita' di collegamento, attribuendo al trasporto aereo un ruolo fondamentale, insostituibile e privo di valide alternative comparabili.

In tale contesto il servizio aereo di linea e' da ritenersi servizio di pubblico interesse, essenziale per lo sviluppo economico e sociale dell'Isola, sia per garantire la libera circolazione ed il diritto alla mobilita' delle persone.

1. Rotte onerate e disciplina generale degli oneri di servizio.

1.1. - Le rotte interessate dall'imposizione degli oneri di servizio pubblico sono le seguenti:

Alghero-Bologna e viceversa;
Alghero-Torino e viceversa;
Cagliari-Bologna e viceversa;
Cagliari-Torino e viceversa;
Cagliari-Firenze e viceversa;
Cagliari-Verona e viceversa;
Cagliari-Napoli e viceversa;
Cagliari-Palermo e viceversa;
Olbia-Bologna e viceversa;
Olbia-Verona e viceversa.

1.2. Conformemente all'art. 9 del Regolamento CEE n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, come modificato dal Regolamento CE n. 793/2004, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunita', gli organi competenti potranno riservare alcune bande orarie per l'esecuzione dei servizi secondo le modalita' previste nei presenti oneri.

1.3. Ciascuna delle rotte sopra individuate e gli oneri imposti su di essa dovra' essere accettata singolarmente, interamente ed integralmente dai vettori interessati.

1.4. Ciascun singolo vettore che accetta gli oneri deve fornire una cauzione di esercizio volta a garantire la corretta esecuzione e prosecuzione del servizio. Tale cauzione dovra' ammontare ad almeno il 5% del fatturato complessivo stimato, valutato dall'ENAC - Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, relativo ai servizi aerei programmati nel pacchetto di rotte in questione. La cauzione sara' prestata a favore dell'ENAC, il quale Ente la impieghera' per garantire la prosecuzione del regime onerato in caso di ingiustificato abbandono e sara' costituita per il 50% da fidejussione bancaria a prima richiesta e per il restante 50% da fidejussione assicurativa.

1.5. L'ENAC, di concerto con la regione autonoma della Sardegna, verifichera' l'adeguatezza della struttura dei vettori accettanti ed il possesso dei requisiti minimi di accesso al servizio ai fini del soddisfacimento degli obiettivi perseguiti con l'imposizione di oneri

di servizio pubblico. All'esito della verifica i vettori ritenuti idonei ad effettuare i servizi onerati verranno ammessi ad effettuare il servizio.

1.6. Al fine di evitare la sovracapacità che si riscontrerebbe a seguito dell'accettazione di una rotta onerata da parte di più vettori, considerate le limitazioni ed i condizionamenti infrastrutturali degli aeroporti coinvolti, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, sentita la regione autonoma della Sardegna, e' incaricato, per la miglior cura dell'interesse pubblico, di intervenire al fine di contenere i programmi operativi dei vettori accettanti in modo da renderli complessivamente proporzionati alle esigenze di mobilità poste alla base dell'imposizione d'onere. Tale intervento dovrà ispirarsi ad un'equa redistribuzione delle rotte e delle frequenze fra i vettori accettanti.

1.7. Per l'accettazione dell'onere di servizio su ciascuna delle rotte sopra considerate e' necessario il possesso da parte di ciascun vettore accettante dei seguenti requisiti minimi:

1) essere vettore aereo comunitario in possesso del COA e della prescritta licenza ai sensi del regolamento CEE n. 2407/92;

2) dimostrare di possedere dimensione e solidità finanziaria adeguata e proporzionata per garantire il soddisfacimento degli obiettivi perseguiti con l'imposizione di oneri di servizio pubblico, con un fatturato relativo al traffico aereo nell'anno precedente l'imposizione dei presenti oneri pari almeno a quello complessivo della rotta accettata, o una capitalizzazione equivalente;

3) dimostrare di possedere la disponibilità, in proprietà o in locazione garantita per tutto il periodo di durata degli oneri, di un numero adeguato di aeromobili coerente con il numero dei primi voli del mattino in uscita dalla Sardegna, così come previsti dall'imposizione di oneri, ed in generale di un numero adeguato di aeromobili con le caratteristiche di capacità necessarie a soddisfare le prescrizioni dell'imposizione di oneri;

4) impiegare sulle rotte indicate personale che parli correntemente e correttamente l'italiano;

5) distribuire e vendere i biglietti con almeno uno dei principali CRS (Amadeus, Galileo, Sabre, World span), via internet, via telefono, presso le biglietterie degli aeroporti e attraverso la rete agenziale, con almeno una delle modalità elencate senza alcun onere a carico degli acquirenti;

6) autocertificare di aver ottenuto nel periodo 1° gennaio 2004 - 31 dicembre 2004 un coefficiente di regolarità complessivo pari almeno al 98% ed un coefficiente di puntualità complessivo (sulla base delle convenzioni statistiche IATA) di almeno l'80% entro i 15 minuti;

7) fornire la cauzione di esercizio di cui al precedente punto 1.4 secondo le modalità prescritte.

1.8. Al fine di garantire l'obiettivo della continuità, affidabilità, puntualità e sicurezza del servizio, i vettori che intendono accettare gli oneri di servizio dovranno fornire all'ENAC idonea documentazione (in lingua italiana o inglese) attestante il possesso dei requisiti di cui sopra, nonché delle risorse organizzative, tecniche e finanziarie da destinare al servizio.

1.9. I vettori accettanti i presenti oneri di servizio pubblico si impegnano alla puntuale osservanza ed applicazione delle disposizioni normative interne, internazionali e comunitarie in tema di protezione del passeggero, nelle ipotesi di danni fisici alla persona, overbooking, ritardo, cancellazione dei voli, perdita, ritardo e danneggiamento del bagaglio; si impegnano altresì ad applicare le regole comunitarie del Regolamento CE n. 261/2004 entrato in vigore il 17 febbraio 2005, in materia di overbooking, cancellazione del volo e ritardo, con particolare riguardo ai diritti dei passeggeri disabili ed a ridotta mobilità. Contestualmente all'accettazione dei presenti oneri i vettori si impegnano ad uniformare i propri comportamenti nei confronti dell'utenza ai principi contenuti nella Carta dei diritti del passeggero europea ed italiana.

2. Articolazione degli oneri di servizio pubblico.

2.1. Gli oneri di servizio pubblico sono articolati considerando la peculiarità della condizione di insularità della Sardegna; in termini di numero di frequenze minime di orari e di capacità offerta gli oneri sono i seguenti:

2.1.1. sulla rotta Alghero-Bologna:

a) frequenza minima giornaliera:

sulla rotta Alghero-Bologna dovranno essere garantiti almeno un volo in andata e uno in ritorno per tutto l'anno. Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio;

b) orari:

la collocazione oraria dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione. A tal fine il volo in uscita dalla Sardegna dovrà partire non oltre le 9,30 ed il volo di rientro in Sardegna dovrà partire non prima delle 19;

c) capacità offerta:

la capacità minima giornaliera offerta tutto l'anno dovrà essere di 40 posti sulla rotta Alghero-Bologna e di 40 posti sulla rotta Bologna-Alghero.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti superi la misura dell'80%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna, ad introdurre voli supplementari o ad utilizzare aeromobili di capienza superiore fino al soddisfacimento della domanda, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti sia inferiore alla misura del 50%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna ad esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore e/o adeguare l'offerta alla domanda.

2.1.2. sulla rotta Alghero-Torino:

a) frequenza minima giornaliera:

sulla rotta Alghero-Torino dovranno essere garantiti almeno un volo in andata e uno in ritorno per tutto l'anno. Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio;

b) orari:

la collocazione oraria dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione. A tal fine il volo in uscita dalla Sardegna dovrà partire non oltre le 9,30 ed il volo di rientro in Sardegna dovrà partire non prima delle 19;

c) capacità offerta:

la capacità minima giornaliera offerta tutto l'anno dovrà essere di 40 posti sulla rotta Alghero-Torino e di 40 posti sulla rotta Torino-Alghero.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti superi la misura dell'80%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna, ad introdurre voli supplementari o ad utilizzare aeromobili di capienza superiore fino al soddisfacimento della domanda, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti sia inferiore alla misura del 50%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna ad esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore e/o adeguare l'offerta alla domanda.

2.1.3. sulla rotta Cagliari-Bologna:

a) frequenze minime giornaliere:

sulla rotta Cagliari-Bologna dovranno essere garantiti almeno 1/2 * voli in andata e 1/2 * in ritorno dal 1° ottobre al 31 maggio e almeno 2 voli in andata e 2 in ritorno dal 1° giugno al 30 settembre

(piu' periodo di Natale e di Pasqua);

(*) Il numero delle frequenze operative contrassegnato con (*) e' variabile all'interno della stagione a seconda del periodo e del giorno della settimana. L'operativo definitivo, articolato per periodi e giorni della settimana, verra' predisposto dalle compagnie che hanno accettato gli oneri. Tale operativo dovra' essere finalizzato a garantire la piena soddisfazione della domanda e dovra' essere depositato dai vettori che hanno accettato gli oneri di servizio almeno 15 giorni prima dell'inizio di ciascuna stagione aeronautica presso l'ENAC nonche' comunicato alla regione autonoma della Sardegna, che si riserva di chiederne l'adeguamento ove riscontrasse delle carenze. Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio;

b) orari:

la collocazione oraria dovra' tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione. A tal fine almeno un volo in uscita dalla Sardegna dovra' partire non oltre le 9,30 ed almeno un volo di rientro in Sardegna dovra' partire non prima delle 19;

c) capacita' offerta:

la capacita' giornaliera offerta viene determinata considerando le diverse frequenze previste nei due periodi indicati negli oneri.

La capacita' minima giornaliera offerta nel periodo dal 1° ottobre al 31 maggio dovra' essere di 150 posti sulla rotta Cagliari-Bologna e di 150 posti sulla rotta Bologna-Cagliari.

La capacita' minima giornaliera offerta nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre (piu' periodo di Natale e di Pasqua) dovra' essere di 300 posti sulla rotta Cagliari-Bologna e di 300 posti sulla rotta Bologna-Cagliari.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti superi la misura dell'80%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna, ad introdurre voli supplementari o ad utilizzare aeromobili di capienza superiore fino al soddisfacimento della domanda, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti sia inferiore alla misura del 50%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna ad esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore e/o adeguare l'offerta alla domanda.

2.1.4. sulla rotta Cagliari-Torino:

a) frequenze minime giornaliere:

sulla rotta Cagliari-Torino dovranno essere garantiti almeno $1/2$ * voli in andata e $1/2$ * in ritorno dal 1° ottobre al 31 maggio e almeno 2 voli in andata e 2 in ritorno dal 1° giugno al 30 settembre (piu' periodo di Natale e di Pasqua);

(*) Il numero delle frequenze operative contrassegnato con (*) e' variabile all'interno della stagione a seconda del periodo e del giorno della settimana. L'operativo definitivo, articolato per periodi e giorni della settimana, verra' predisposto dalle compagnie che hanno accettato gli oneri. Tale operativo dovra' essere finalizzato a garantire la piena soddisfazione della domanda e dovra' essere depositato dai vettori che hanno accettato gli oneri di servizio almeno 15 giorni prima dell'inizio di ciascuna stagione aeronautica presso l'ENAC nonche' comunicato alla regione autonoma della Sardegna, che si riserva di chiederne l'adeguamento ove riscontrasse delle carenze. Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio;

b) orari:

la collocazione oraria dovra' tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione. A tal fine almeno un volo in uscita dalla Sardegna dovra' partire non oltre le 9,30 ed

almeno un volo di rientro in Sardegna dovra' partire non prima delle 19;

c) capacita' offerta:

la capacita' giornaliera offerta viene determinata considerando le diverse frequenze previste nei due periodi indicati negli oneri.

La capacita' minima giornaliera offerta nel periodo dal 1° ottobre al 31 maggio dovra' essere di 150 posti sulla rotta Cagliari-Torino e di 150 posti sulla rotta Bologna-Torino.

La capacita' minima giornaliera offerta nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre (piu' periodo di Natale e di Pasqua) dovra' essere di 300 posti sulla rotta Cagliari-Torino e di 300 posti sulla rotta Bologna-Torino.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti superi la misura dell'80%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna, ad introdurre voli supplementari o ad utilizzare aeromobili di capienza superiore fino al soddisfacimento della domanda, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti sia inferiore alla misura del 50%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna ad esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore e/o adeguare l'offerta alla domanda.

2.1.5. sulla rotta Cagliari-Firenze:

a) frequenza minima giornaliera:

sulla rotta Cagliari-Firenze dovranno essere garantiti almeno un volo in andata e uno in ritorno per tutto l'anno. Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio;

b) orari:

la collocazione oraria dovra' tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione. A tal fine il volo in uscita dalla Sardegna dovra' partire non oltre le 9,30 ed il volo di rientro in Sardegna dovra' partire non prima delle 19;

c) capacita' offerta:

la capacita' minima giornaliera offerta tutto l'anno dovra' essere di 130 posti sulla rotta Cagliari-Firenze e di 130 posti sulla rotta Firenze-Cagliari.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti superi la misura dell'80%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna, ad introdurre voli supplementari o ad utilizzare aeromobili di capienza superiore fino al soddisfacimento della domanda, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti sia inferiore alla misura del 50%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna ad esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore e/o adeguare l'offerta alla domanda.

2.1.6. sulla rotta Cagliari-Verona:

a) frequenze minime giornaliere:

sulla rotta Cagliari-Verona dovranno essere garantiti almeno un volo in andata e uno in ritorno per tutto l'anno. Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio;

b) orari:

la collocazione oraria dovra' tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione. A tal fine il volo in uscita dalla Sardegna dovra' partire non oltre le 9,30 ed il volo di rientro in Sardegna dovra' partire non prima delle 19;

c) capacita' offerta:

la capacita' minima giornaliera offerta tutto l'anno dovra'

essere di 150 posti sulla rotta Cagliari-Verona e di 150 posti sulla rotta Verona-Cagliari.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti superi la misura dell'80%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna, ad introdurre voli supplementari o ad utilizzare aeromobili di capienza superiore fino al soddisfacimento della domanda, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti sia inferiore alla misura del 50%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna ad esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore e/o adeguare l'offerta alla domanda.

2.1.7. sulla rotta Cagliari-Napoli:

a) frequenza minima giornaliera:

sulla rotta Cagliari-Napoli dovranno essere garantiti almeno un volo in andata e uno in ritorno per tutto l'anno. Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio;

b) orari:

la collocazione oraria dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione. A tal fine il volo in uscita dalla Sardegna dovrà partire non oltre le 9,30 ed il volo di rientro in Sardegna dovrà partire non prima delle 19;

c) capacità offerta:

la capacità minima giornaliera offerta tutto l'anno dovrà essere di 130 posti sulla rotta Cagliari-Napoli e di 130 posti sulla rotta Napoli-Cagliari.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti superi la misura dell'80%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna, ad introdurre voli supplementari o ad utilizzare aeromobili di capienza superiore fino al soddisfacimento della domanda, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti sia inferiore alla misura del 50%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna ad esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore e/o adeguare l'offerta alla domanda.

2.1.8. sulla rotta Cagliari-Palermo:

a) frequenza minima giornaliera:

sulla rotta Cagliari-Palermo dovranno essere garantiti almeno un volo in andata e uno in ritorno durante tutto l'anno. Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio;

b) orari:

la collocazione oraria dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione. A tal fine il volo in uscita dalla Sardegna dovrà partire non oltre le 9,30 ed il volo di rientro in Sardegna dovrà partire non prima delle 19;

c) capacità offerta:

la capacità minima giornaliera offerta tutto l'anno dovrà essere di 40 posti sulla rotta Cagliari-Palermo e di 40 posti sulla rotta Palermo-Cagliari.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti superi la misura dell'80%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna, ad introdurre voli supplementari o ad utilizzare aeromobili di capienza superiore fino al soddisfacimento della domanda, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero

complessivo dei voli previsti sia inferiore alla misura del 50%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna ad esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore e/o adeguare l'offerta alla domanda.

2.1.9. sulla rotta Olbia-Bologna:

a) frequenza minima giornaliera:

sulla rotta Olbia-Bologna dovranno essere garantiti almeno un volo in andata e uno in ritorno dal 1° ottobre al 31 maggio e almeno 2 voli in andata e 2 in ritorno dal 1° giugno al 30 settembre (piu' periodo di Natale e di Pasqua). Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio;

b) orari:

la collocazione oraria dovra' tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione. A tal fine almeno un volo in uscita dalla Sardegna dovra' partire non oltre le 9,30 ed almeno un volo di rientro in Sardegna dovra' partire non prima delle 19;

c) capacita' offerta:

la capacita' minima giornaliera offerta tutto l'anno dovra' essere di 150 posti sulla rotta Olbia-Bologna e di 150 posti sulla rotta Bologna-Olbia.

La capacita' minima giornaliera offerta nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre (piu' periodo di Natale e di Pasqua) dovra' essere di 300 posti sulla rotta Olbia-Bologna e di 300 posti sulla rotta Bologna-Olbia.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti superi la misura dell'80%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna, ad introdurre voli supplementari o ad utilizzare aeromobili di capienza superiore fino al soddisfacimento della domanda, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti sia inferiore alla misura del 50%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna ad esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore e/o adeguare l'offerta alla domanda.

2.1.10. sulla rotta Olbia - Verona:

a) frequenze minime giornaliere:

sulla rotta Olbia-Verona dovranno essere garantiti almeno un volo in andata e uno in ritorno dal 1° ottobre al 31 maggio e almeno 2 voli in andata e 2 in ritorno dal 1° giugno al 30 settembre (piu' periodo di Natale e di Pasqua). Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio;

b) orari:

la collocazione oraria dovra' tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione. A tal fine almeno un volo in uscita dalla Sardegna dovra' partire non oltre le 9,30 ed almeno un volo di rientro in Sardegna dovra' partire non prima delle 19;

c) capacita' offerta:

la capacita' giornaliera offerta viene determinata considerando le diverse frequenze previste nei due periodi indicati negli oneri.

La capacita' minima giornaliera offerta nel periodo dal 1° ottobre al 31 maggio dovra' essere di 150 posti sulla rotta Olbia-Verona e di 150 posti sulla rotta Verona-Olbia. La capacita' minima giornaliera offerta nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre (piu' periodo di Natale e di Pasqua) dovra' essere di 300 posti sulla rotta Olbia - Verona e di 300 posti sulla rotta Verona-Olbia.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti superi la misura dell'80%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa

con la regione autonoma della Sardegna, ad introdurre voli supplementari o ad utilizzare aeromobili di capienza superiore fino al soddisfacimento della domanda, senza alcun onere aggiuntivo per l'Amministrazione.

Nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento giornaliero complessivo dei voli previsti sia inferiore alla misura del 50%, i vettori accettanti la rotta potranno essere autorizzati dall'ENAC, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna ad esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore e/o adeguare l'offerta alla domanda.

3. Tipologia degli aeromobili utilizzabili su ciascuna rotta.

Gli aeromobili utilizzati sulle tratte:

Cagliari-Bologna-Cagliari;
Cagliari-Torino-Cagliari;
Cagliari-Verona-Cagliari;
Olbia-Verona-Olbia;
Olbia-Bologna-Olbia,

dovranno fornire una capacita' minima di 150 posti ciascuno.

Gli aeromobili utilizzati sulle tratte:

Cagliari-Napoli-Cagliari;
Cagliari-Firenze-Cagliari,

dovranno fornire una capacita' minima di 130 posti ciascuno.

Gli aeromobili utilizzati sulle tratte:

Alghero-Bologna-Alghero;
Alghero-Torino-Alghero,
Cagliari-Palermo-Cagliari,

dovranno fornire una capacita' minima di 40 posti ciascuno.

3.1. L'intera capacita' di ciascun aeromobile utilizzato, anche se eccedente i limiti minimi sopra previsti, per ciascun volo, dovra' essere messa in vendita secondo il regime degli oneri, senza alcun contingentamento di posti a favore di residenti e/o di non residenti. Ugualmente dovranno essere accettate prenotazioni ed inserimenti in liste d'attesa senza alcuna discriminazione a danno delle categorie di passeggeri previste dagli oneri di servizio.

3.2. Eventuali pratiche volte ad aggirare surrettiziamente tale prescrizione, ed in specie il rifiuto di emettere biglietti a tariffa agevolata nonostante la disponibilita' di posti sull'aeromobile, verranno considerate inadempimento grave del rispetto del regime onerato.

4. Tariffe.

4.1. La struttura tariffaria per tutte le rotte interessate prevede:

una tariffa agevolata massima che e' quella massima applicabile alle categorie agevolate di seguito indicate;

una tariffa non agevolata massima che e' quella massima applicabile a tutti i passeggeri non appartenenti a categorie agevolate. I vettori che accetteranno gli oneri si impegnano ad articolare questa tariffa secondo differenti scaglioni, garantendo la messa in vendita di un congruo numero di biglietti speciali e scontati, tale da conseguire un prezzo medio di vendita significativamente inferiore alla tariffa non agevolata massima.

Le tariffe saranno cosi' articolate:

Tratta onerata	Tariffa agevolata massima	Tariffa non agevolata massima
Alghero-Bologna	55,00	97.00
Alghero-Torino	55,00	97.00
Cagliari-Bologna	55,00	97.00
Cagliari-Torino	55,00	97.00
Cagliari-Firenze	55,00	97.00

Cagliari-Verona	55,00	97.00
Cagliari-Napoli	55,00	97.00
Cagliari-Palermo	55,00	97.00
Olbia-Bologna	55,00	97.00
Olbia-Verona	55,00	97.00

4.2. Tutte le tariffe indicate sono comprensive di IVA e sono al netto delle tasse ed oneri aeroportuali e della crisis surcharge dell'importo massimo consentito di euro 6,00. Qualora vengano meno o si ridimensionino le condizioni che hanno condotto all'applicazione della crisis surcharge, questa dovrà essere cancellata o proporzionalmente ridotta. Alle tariffe indicate non potrà essere applicata alcuna altra maggiorazione a nessun titolo, qualunque sia la terminologia con la quale viene indicata.

4.3. La tariffa agevolata e' senza limitazioni, ad essa non sarà applicabile alcuna restrizione, né alcuna penale per cambio di data/ora/biglietto, né alcuna penale per il rimborso.

4.4. Dovrà essere prevista almeno una modalità di distribuzione e vendita dei biglietti che risulti completamente gratuita e non comporti alcun onere economico aggiuntivo per il passeggero.

4.5. Ogni anno, a decorrere dal 1° gennaio 2007, gli organi competenti rivedono le tariffe indicate sulla base del tasso di inflazione dell'anno precedente calcolato sulla base dell'indice generale ISTAT/FOI dei prezzi al consumo. La revisione viene comunicata a tutti i vettori che operano sulle rotte in questione applicando le tariffe in esame e viene portata a conoscenza della Commissione europea per la pubblicazione sulla GUUE.

4.6. In caso di variazione percentualmente superiore al 5%, nella media rilevata a partire dal secondo semestre 2006 del costo del carburante e/o del rapporto di cambio euro/dollaro USA, le tariffe devono essere modificate percentualmente rispetto alla variazione rilevata e in proporzione all'incidenza del costo del carburante sui costi di esercizio del vettore. All'eventuale adeguamento delle tariffe procede semestralmente il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentita la regione autonoma della Sardegna, sulla base di una istruttoria effettuata da un comitato tecnico misto, costituito da un rappresentante designato rispettivamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dall'ENAC e dalla regione autonoma della Sardegna. In caso di aumento oltre la percentuale indicata, il Comitato tecnico misto di cui sopra attiva la procedura di adeguamento su segnalazione dei vettori operanti sulle linee onerate; in caso di decremento la procedura si attiva d'ufficio. Nel corso dell'istruttoria di cui sopra deve sentire i vettori operanti sulle linee onerate. L'eventuale adeguamento tariffario decorrerà dal semestre successivo a quello della rilevazione.

4.7. Gli aumenti tariffari di qualsiasi entità ed a qualsiasi titolo imposti, determinati al di fuori delle procedure sopra indicate, sono da considerare illegittimi.

4.8. Le tariffe agevolate, nelle misure sopra specificate, dovranno essere obbligatoriamente applicata almeno:

- ai residenti in Sardegna;
- ai nati in Sardegna, anche se residenti fuori Sardegna;
- ai disabili*;
- ai giovani dai 2 ai 21 anni*;
- agli anziani al di sopra dei 70 anni*;
- agli studenti universitari fino al compimento del 27° anno di

età*.

(*) Senza alcuna discriminazione legata al luogo di nascita, di residenza e nazionalità. I bambini al di sotto dei due anni viaggiano gratis se non occupano il posto a sedere.

5. Continuità dei servizi.

Ai sensi dell'art. 4., n. 1, lettera c) del Regolamento CEE n. 2408/92 il vettore che accetta gli oneri deve garantire il servizio per un periodo di almeno 36 mesi consecutivi e non puo' sospenderli senza preavviso di almeno 6 mesi da comunicare all'ENAC ed alla regione autonoma della Sardegna.

5.1. Al fine di garantire, la continuita', regolarita' e puntualita' dei voli, i vettori che accettano i presenti oneri di servizio pubblico:

si impegnano ad effettuare per ciascun anno il 98% dei voli previsti nei programmi operativi, con un margine massimo di cancellazioni pari al 2%;

si impegnano a corrispondere all'Ente regolatore a titolo di penale 2.500 euro per ogni volo cancellato eccedente la percentuale annua di cancellazioni del 2%. Le somme percepite in tal senso saranno accantonate nel capitolo di bilancio per il finanziamento della continuita' territoriale della Sardegna;

si impegnano ad effettuare per ciascun anno l'85% dei voli puntuali entro i 20' rispetto all'orario stabilito;

si impegnano ad attribuire al passeggero per ogni ritardo superiore ai 20', un credito di 15,00 euro da utilizzare per l'acquisto di un biglietto successivo.

5.2. Sono esclusi dall'applicazione delle su descritte regole i voli cancellati e quelli il cui ritardo e' dovuto a condizioni meteo, a scioperi o ad eventi comunque collocati al di fuori della responsabilita' e/o dal controllo del vettore.

6. Sanzioni.

La sospensione del servizio senza preavviso o con preavviso non conforme a quanto sopra stabilito comporta sanzioni amministrative e pecuniarie, il cui ammontare terra' conto del pregiudizio arrecato alla pubblica amministrazione e del danno cagionato alla collettivita' dei passeggeri.

6.1. Al fine di garantire la puntuale osservanza dei presenti oneri da parte dei vettori accettanti, e' istituito presso l'assessorato ai trasporti della regione autonoma della Sardegna il Comitato paritetico per il monitoraggio dell'attuazione degli oneri di servizio (d'ora in avanti Comitato paritetico di monitoraggio), del quale fanno parte un componente designato dall'assessore regionale dei trasporti, uno dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, uno dall'ENAC, uno per ciascun vettore che ha accettato gli oneri di servizio pubblico.

6.2. Il Comitato paritetico di monitoraggio:

e' presieduto dall'assessore regionale dei trasporti e si riunisce di regola trimestralmente, salvo urgenze che verranno valutate dal presidente;

si avvale delle informazioni raccolte dalle Direzioni di circoscrizione aeroportuale della Sardegna, dalle Societa' di gestione aeroportuale, da cittadini singoli o da associazioni di consumatori, in ordine all'applicazione dei presenti oneri;

riscontra eventuali inosservanze agli obblighi imposti con i presenti oneri di servizio, le documenta e propone all'ENAC l'adozione di misure per ripristinare la regolarita' del servizio o irrogare le sanzioni del caso, suggerendone la tipologia e l'entita'.

7. Decorrenza termini.

La data dalla quale gli oneri suddetti divengono obbligatori verra' stabilita con successivo decreto.

8. Presentazione dell'accettazione.

I vettori che intendono accettare gli oneri di servizio pubblico contenuti nel presente documento, devono presentare, entro trenta giorni dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea della comunicazione della Commissione relativa all'imposizione dei citati oneri, formale accettazione da indirizzare all'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile.