



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 7-quater, comma 2 della legge 27 novembre 2023, n. 170 che inserisce lo scalo dell'Elba tra quelli 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. 3136 del 23 gennaio 2024, con la quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha delegato il Presidente della Regione Toscana ad indire e presiedere la Conferenza di servizi finalizzata ad individuare il contenuto di oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Elba – Marina di Campo;

VISTA la nota prot. n. 0268418 del 13 maggio 2024, acquisita agli atti della Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari con prot. n. 2742 del 15 maggio 2024, con la quale il Presidente della Regione Toscana ha convocato per il giorno 29 maggio 2024 alle ore 15:00 la prima riunione della Conferenza di servizi, da svolgersi in forma simultanea e in modalità sincrona con la partecipazione contestuale, anche in via telematica, dei rappresentanti delle Amministrazioni interessate;

TENUTO CONTO delle risultanze della predetta Conferenza di servizi che, condivisa la necessità di assicurare la continuità territoriale aerea da e per l'aeroporto Elba Marina di Campo attraverso voli di linea adeguati, regolari e continuativi, ha individuato le rotte Elba - Firenze e viceversa, Elba - Pisa e viceversa, Elba - Milano Linate e viceversa quali collegamenti sui quali imporre oneri di servizio pubblico (di seguito "OSP") e ha definito i parametri sui quali articolare l'imposizione dei detti OSP con decorrenza dal 1° aprile 2025;

VISTO il verbale conclusivo della Conferenza di servizi del 25 luglio 2024;

VISTA la delibera della Giunta regionale Toscana del 5 agosto 2024, n.953 di presa d'atto della conclusione dei lavori e delle determinazioni della Conferenza di Servizi che, svolgendo i propri lavori nelle sedute del 29 maggio, del 26 giugno, del 10 luglio e del 25 luglio 2024, ha individuato il contenuto degli OSP da imporre ai collegamenti aerei da e per l'aeroporto Elba Marina di Campo, nei limiti di quanto disposto dal Regolamento (CE) n. 1008/2008;

RITENUTO di imporre OSP sulle rotte in parola conformemente alle risultanze dell'anzidetta Conferenza di servizi;

RITENUTO che, in ragione del numero di passeggeri previsti per il servizio aereo inferiore a 10.000 l'anno, si possa procedere ai sensi dell'articolo 16, comma 5 del Reg (CE) 1008/2008, con la pubblicità a livello nazionale attraverso la pubblicazione del decreto impositivo nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana;

CONSIDERATO che l'onere finanziario dell'imposizione, nel caso in cui nessun vettore presenti accettazione per esercitare il servizio aereo di linea sulle rotte, senza diritti di esclusiva e senza compensazione, e si proceda all'aggiudicazione del servizio stesso tramite gara pubblica, può essere sostenuto con le risorse finanziarie disponibili di parte statale (risorse stanziare dall'articolo 7-quater, comma 3 della legge 27 novembre 2023, n. 170 e quelle derivanti da avanzo di amministrazione dell'Ente Nazionale per l'aviazione civile che il Consiglio di amministrazione dell'Ente stesso ha deliberato di destinare alla Continuità territoriale dell'Isola d'Elba con deliberazione n.40/2023) e di parte regionale (risorse di cui alla Legge regionale Toscana 28 dicembre 2021, n. 54 "*Disposizioni di carattere finanziario - Collegato alla legge di stabilità per l'anno 2022*", come modificato dall'art. 26 della Legge Regionale n. 48/2023, art. 14 "*Disposizioni per la continuità territoriale dell'Isola d'Elba*" e ss.mm.ii.);

DECRETA

ART. 1

1. Limitatamente alle finalità perseguite dal presente decreto, il servizio aereo di linea sulle rotte Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa, Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo - Milano Linate e viceversa, costituisce un servizio d'interesse economico generale.

ART. 2

1. Il servizio aereo di linea sulle rotte 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.

ART. 3

1. Gli oneri di servizio pubblico di cui all'articolo 2 diventano obbligatori a partire dal 1° aprile 2025.

ART. 4

1. I vettori comunitari che intendono operare una o più delle rotte indicate 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.

ART. 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, su ciascuna delle rotte di cui all'articolo 1, può essere concesso, in esclusiva e con compensazione finanziaria, ad un vettore selezionato tramite gara pubblica, a decorrere dal 1° aprile 2025.
2. La gara di cui al precedente comma 1, il 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.

ART. 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.

ART. 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.

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 sulle rotte Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa, Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo - 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, svolti i propri lavori in forma simultanea e in modalità sincrona – con la partecipazione contestuale in via telematica delle Amministrazioni pubbliche competenti nelle sedute 29 maggio, 26 giugno, 10 luglio 2024 e 25 luglio 2024, su convocazione del Presidente della Regione Toscana - ha deciso di imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea sulle rotte e con le modalità di seguito indicate.

1. Rotte onerate

- Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa;
- Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa;
- Elba Marina di Campo - Milano Linate e viceversa.

Conformemente all'articolo 9 del Regolamento n. 95/93/CEE del Consiglio delle Comunità Europee del 18 gennaio 1993, come modificato dal Regolamento (CE) 793/2004, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (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 sulle rotte di cui al paragrafo 1, ciascun vettore interessato 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'articolo 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 di cui al presente decreto;
- vendere 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 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’E.N.A.C. 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 (di seguito “OSP”) specificati al punto precedente.

L’ENAC, altresì, acquisirà:

- l’Informazione antimafia di cui all’art. 84 del decreto legislativo 159/2011 e ss. mm. e ii.;
- il documento attestante la regolarità contributiva:
 - il DURC (*Documento Unico di Regolarità Contributiva*) in caso di vettore aereo italiano, acquisito direttamente dall’Ente stesso dal portale INPS/INAIL;
 - la documentazione equivalente rilasciata dalle autorità competenti dello Stato di appartenenza, in caso di vettore non italiano, acquisita per il tramite del vettore aereo.

3. Articolazione degli oneri di servizio pubblico

Per ogni singola tratta il vettore dovrà garantire all’utenza quanto indicato nei seguenti paragrafi con riferimento ai distinti periodi dell’anno che sono stati individuati come qui di seguito specificato:

- *Periodo estivo A*: dal 1° aprile al 31 maggio e dal 1° ottobre al 31 ottobre;
- *Periodo estivo B*: dal 1° giugno al 30 settembre;
- *Periodo invernale*: dal 1° novembre al 31 marzo.

3.1 Frequenze

Per ogni singola tratta dovranno essere garantite le frequenze minime riportate nei seguenti schemi e distinte per periodo dell’anno; dette frequenze possono essere assicurate anche con scalo intermedio in uno degli aeroporti interessati dalla presente imposizione.

Qualora le frequenze assicurate sulle rotte di cui ai paragrafi 3.1.1 e 3.1.2 siano pari alle minime indicate, è garantita una sosta giornaliera per il passeggero – tra andata e ritorno – di almeno 5 ore nella città di destinazione continentale.

Nel periodo invernale, nel caso di scalo intermedio, il vincolo delle 5 ore sussiste solo per uno degli scali di cui agli anzidetti paragrafi (Firenze o Pisa).

Nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre (Periodo estivo B) non sussiste il vincolo delle 5 ore.

Sulle rotte di cui ai paragrafi 3.1.1 e 3.1.2, oltre alle frequenze minime ivi indicate, dovranno essere garantite complessivamente fino ad un massimo di 34 frequenze aggiuntive (68 movimenti) in conformità ad una programmazione annuale, proposta dalla Regione Toscana - sentiti i sindaci del territorio - e condivisa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito "MIT") e dall' ENAC, in funzione delle esigenze specifiche derivanti dal calendario in ciascuna annualità, per venire incontro alle maggiori richieste di mobilità dell'utenza. La programmazione dovrà, per ciascuna annualità, evidenziare il fabbisogno corrispondente a maggiori richieste di mobilità dell'utenza, identificato per circa il 70% entro il 31 gennaio di ciascun anno e per circa il 30 % nel corso dell'anno, con un preavviso al vettore di 60 giorni.

3.1.1 - Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Firenze (FLR) e viceversa

Frequenze minime settimanali, su giorni distinti, come da tabella sottostante.

	Periodo estivo A	Periodo estivo B	Periodo invernale
rotta	Voli settimanali	Voli settimanali	Voli settimanali
EBA-FLR	n. 5 (*)	n. 5 (*)	n. 4 (*)
FLR-EBA	n. 5 (*)	n. 5 (*)	n. 4 (*)

(*) Almeno un collegamento viene garantito ad inizio settimana (Lunedì e/o Martedì) ed uno a fine settimana (Venerdì e/o Sabato), per assicurare il servizio ai pendolari settimanali (studenti, lavoratori).

3.1.2 - Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Pisa (PSA) e viceversa

Frequenze minime settimanali, su giorni distinti, come da tabella sottostante.

	<i>Periodo estivo A</i>	<i>Periodo estivo B</i>	<i>Periodo invernale</i>
rotta	Voli settimanali	Voli settimanali	Voli settimanali
EBA-PSA	n. 2 (*)	n. 3 (*)	n. 2 (*)
PSA-EBA	n. 2 (*)	n. 3 (*)	n. 2 (*)

(*) Almeno un collegamento viene garantito ad inizio settimana (Lunedì e/o Martedì) ed uno a fine settimana (Venerdì e/o Sabato), per assicurare il servizio ai pendolari settimanali (studenti, lavoratori).

3.1.3 - Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Milano Linate (LIN) e viceversa

Frequenze minime settimanali (1 volo al giorno nei giorni indicati).

rotta	Periodo estivo B
	giorno
EBA- LIN	Venerdi
	Domenica (o Lunedì mattina)
LIN- EBA	Venerdi
	Domenica (o Lunedì mattina)

3.2 – Operatività dei voli

In relazione alle caratteristiche dell'aeroporto Marina di Campo, abilitato solo al traffico VFR, l'operatività dei voli resta subordinata al rispetto delle regole sul volo a vista diurno (VFR diurno); l'operatività presso EBA dovrà avvenire tra le 8.00 e le 20.00 locali e, comunque, entro il tramonto se precedente le 20.00.

Eventuali modifiche della programmazione indicata nel paragrafo 3.1. saranno preventivamente concordate tra MIT, ENAC e Regione Toscana 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).

In caso di urgenza, la Regione Toscana chiederà ad ENAC l'immediata autorizzazione per la variazione della programmazione oraria.

3.3 Tipologia di aeromobili utilizzabili, disponibilità di posti e servizi offerti

Il servizio Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa, Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo - Milano Linate e viceversa, è effettuato con aeromobili aventi caratteristiche tecniche e prestazioni sufficienti per operare in sicurezza sull'aeroporto di Marina di Campo nel rispetto dei limiti della pista di volo e della cartografia ostacoli pubblicata in AIP Italia, secondo le regole del volo a vista diurno (VFR diurno).

In caso di volo con scalo intermedio, fino a 48 ore prima dell'orario previsto per il volo, si dovrà garantire uno stesso numero di posti minimi per ciascuna destinazione; oltre detto limite temporale i posti potranno essere liberamente destinati, nel rispetto, comunque, dei posti che sono assicurati in OSP per ogni destinazione, per settimana.

Il numero **minimo di posti settimanali** che il vettore deve garantire all'utenza è quello indicato nelle seguenti tabelle:

Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Firenze (FLR) e viceversa

rotta	Periodo estivo A		Periodo estivo B		Periodo invernale	
	Voli minimi settimanali	posti	Voli minimi settimanali	posti	Voli minimi settimanali	posti
<i>EBA - FLR</i>	n.5	80	n.5	80	n.4	64
<i>FLR - EBA</i>	n.5	80	n.5	80	n.4	64

Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Pisa (PSA) e viceversa

rotta	Periodo estivo A		Periodo estivo B		Periodo invernale	
	Voli minimi settimanali	posti	Voli minimi settimanali	posti	Voli minimi settimanali	posti
<i>EBA - PSA</i>	n.2	32	n.3	48	n.2	32
<i>PSA - EBA</i>	n.2	32	n.3	48	n.2	32

Rotta Elba Marina di Campo (EBA) – Milano Linate (LIN) e viceversa

rotta	Periodo estivo B	
	giorno	posti
<i>EBA-LIN</i>	Venerdi	
	Domenica (o Lunedì mattina)	
	Tot. settimanale	32
<i>LIN-EBA</i>	Venerdi	
	Domenica (o Lunedì mattina)	
	Tot. settimanale	32

3.4 Tariffe

3.4.1 -RESIDENTI - Le tariffe massime (escluso IVA e tasse/diritti/ tariffe aeroportuali) da applicare su ciascuna tratta ai residenti nell'isola d'Elba sono le seguenti:

TRATTA ONERATA	TARIFFA MASSIMA dal 1/1 al 31/12
Elba – Firenze o v.v.	€ 44,00
Elba – Pisa o v.v.	€ 36,00
Elba - Milano Linate o v.v.	TARIFFA MASSIMA dal 1/6 al 30/9
	€ 124,00

Sono equiparati ai residenti nell'isola d'Elba:

- I diversamente abili (*)
- Gli anziani al di sopra dei 70 anni;
- Lavoratori, con sede di servizio sull'Isola d'Elba, con regolare contratto per il periodo di vigenza degli OSP di cui al presente decreto impositivo;

(*) invalidità civile con percentuale almeno pari o superiore all'80% attestata da verbale rilasciato dalla commissione medica riportante la percentuale di invalidità

3.4.2 NON RESIDENTI - La tariffa da applicare sulle rotte onerate e per tutto l'anno a chi non rientra nella categoria residenti o nelle categorie di utenti equiparati ai residenti di cui al precedente paragrafo 3.4.1 è **libera**. Detta tariffa non potrà essere inferiore a quella applicata ai residenti e alle categorie di passeggeri ad essi equiparate.

3.4.3 Le tariffe massime indicate nel paragrafo 3.4.1 sono comprensive di *fuel surcharge* ed al netto di IVA e tasse/diritti/ tariffe 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).

3.4.4 La tariffa massima di cui al paragrafo 3.4.1 viene aggiornata secondo le scadenze e le modalità di seguito indicate.

3.4.4.1 Aggiornamento in base all'inflazione

Entro l'inizio di ciascuna stagione aeronautica estiva, **ogni anno** si procederà al riesame della tariffa agevolata massima 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'adeguamento decorre dall'inizio della stagione aeronautica estiva. Il primo adeguamento decorre dalla stagione aeronautica estiva 2026.

3.4.4.2 Aggiornamento in base alle variazioni del costo del carburante

Entro l'inizio di ogni stagione aeronautica la tariffa agevolata massima sarà aggiornata in caso di variazione **semestrale** del costo medio del carburante, espresso in euro, superiore al 5% 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 2025/2026, pertanto, la valutazione verrà eseguita rispetto alla quotazione del *Jet fuel* – poco oltre riportata – con cui è stato dimensionato il servizio onerato sul collegamento. La tariffa deve essere modificata percentualmente rispetto alla variazione rilevata, in proporzione all'incidenza del costo del carburante sul totale dei costi per ora di volo che, per i collegamenti onerati da e per Elba Marina di Campo, è pari al 15%.

Ai fini del calcolo della media semestrale di cui sopra 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 783,02 euro/tonnellata metrica (valore corrispondente alla media delle quotazioni dei dodici mesi precedenti l'avvio della 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.

3.4.4.2.1 Qualora, nel corso del periodo successivo alla determinazione tariffaria iniziale o a quella adeguata ai sensi del paragrafo 3.4.4.1 o del paragrafo 3.4.4.2, 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 Toscana, 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 è assunta a riferimento la tariffa massima di cui al precedente paragrafo 3.4.1 oppure, se presente, la tariffa ribassata offerta 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 consecutivi;

b) effettuare per ciascun anno almeno il 95 % dei voli previsti con un margine di cancellazioni massimo del 5% 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.

Il vettore avrà, comunque, facoltà di recuperare le frequenze non effettuate riprogrammandole, entro un tempo ragionevole, in aggiunta alle frequenze ordinarie per consentire il ri-avviamento dei passeggeri. In tali casi non saranno applicate le penali, qui di seguito indicate, previste per cancellazioni imputabili al vettore.

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 dell'Isola d'Elba.

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

4. Accettazione degli OSP

4.1 I vettori che intendono operare su una o più rotte onerate svolgendo il servizio in cd *OSP aperto*, e, quindi, senza esclusiva e senza compensazione, devono presentare all'ENAC, formale ed integrale accettazione degli oneri di servizio pubblico di cui al presente decreto per almeno dodici mesi continuativi.

I vettori che hanno presentato accettazione devono conformarsi a tutte le regolamentazioni nazionali, UE ed internazionali di riferimento, ed in particolare 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.

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 di cui al presente decreto 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.

I vettori accettanti si impegnano 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:

- per la rotta Elba Marina di Campo – Firenze e v.v.: € 11.878,00;
- per la rotta Elba Marina di Campo – Pisa e v.v.: € 5.643,00;
- per la rotta Elba Marina di Campo – Milano Linate e v.v.: € 2.639,00.

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:

- per la rotta Elba Marina di Campo - Firenze e v.v.: € 35.635,00;
- per la rotta Elba Marina di Campo – Pisa e v.v.: € 16.930,00;
- per la rotta Elba Marina di Campo – Milano Linate e v.v.: € 7.917,00.

Nel caso in cui il servizio sulla singola rotta onerata sia accettato da più vettori, la fideiussione sarà commisurata alla quota parte del servizio accettato.

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'articolo 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 dell'Isola d'Elba.

c) Comunicare ad ENAC, almeno cinque 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 – non inferiore a 12 mesi – in cui si impegna a garantire il servizio onerato.

4.2 L'ENAC acquisisce la documentazione attestante il possesso, da parte dei vettori accettanti, dei requisiti di accesso al servizio, verifica, altresì, l'adeguatezza della struttura degli stessi vettori per lo svolgimento del servizio onerato così come definito con la presente imposizione. All'esito della verifica, i vettori ritenuti idonei a effettuare il servizio onerato sono autorizzati dall'ENAC a esercitare il traffico sulle rotte onerate.

4.3 I vettori aerei che accettano gli oneri possono prestare servizi sulle rotte 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 medesima 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 rispettino 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 della presente imposizione.

La fideiussione di cui al paragrafo 4.1. lettera b), come ivi detto, sarà commisurata 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

Il MIT, di concerto con l'ENAC e con la Regione Toscana, riesaminerà la necessità di mantenere l'imposizione degli oneri di servizio pubblico sulle singole rotte, nonché il livello degli oneri imposti, ogni qualvolta un nuovo ulteriore vettore notifichi la sua intenzione di operare su una o più di tali rotte 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, il diritto di esercitare il servizio onerato su ciascuna delle rotte Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa, Elba Marina di Campo – Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo - Milano Linate e viceversa potrà essere concesso in esclusiva e con compensazione finanziaria 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 compensazione degli obblighi di servizio pubblico alle imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale.