

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

C 149

48° anno

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

21 giugno 2005

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
	I <i>Comunicazioni</i>	
	Commissione	
2005/C 149/01	Tassi di cambio dell'euro	1
2005/C 149/02	Modifica da parte della Francia degli oneri di servizio pubblico imposti su servizi aerei di linea tra Tarbes (Lourdes-Pyrénées) e Parigi (Orly) ⁽¹⁾	2
2005/C 149/03	Imposizione, da parte della Francia, di oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea tra Grenoble (Saint-Geoirs) e Parigi (Orly) ⁽¹⁾	3
2005/C 149/04	Modifiche da parte della Francia degli oneri di servizio pubblico imposti sui servizi aerei di linea tra la Francia metropolitana, da una parte, e la Guadalupa, la Guyana, la Martinica e la Riunione dall'altra ⁽¹⁾	4
2005/C 149/05	Modifica, da parte della Francia, degli oneri di servizio pubblico imposti sui servizi aerei di linea tra Ajaccio, Bastia, Calvi e Figari da un lato e Marsiglia e Nizza dall'altro ⁽¹⁾	7
2005/C 149/06	Modifica, da parte della Francia, degli oneri di servizio pubblico imposti sui servizi aerei di linea tra Ajaccio, Bastia, Calvi e Figari da un lato e l'aeroporto di Parigi (Orly) dall'altro ⁽¹⁾	12
2005/C 149/07	Soppressione, da parte della Francia, degli oneri di servizio pubblico imposti sui servizi aerei di linea tra la Corsica da un lato e Lione e Montpellier dall'altro ⁽¹⁾	17
2005/C 149/08	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso n. COMP/M.3845 — PAI/Chr. Hansen) ⁽¹⁾	18
2005/C 149/09	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso n. COMP/M.3812 — Goldman Sachs/Euramax) ⁽¹⁾	19

IT

1

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

II *Atti preparatori*

.....

III *Informazioni*

Commissione

2005/C 149/10	LIFE 2005 — 2006 — Invito alla presentazione di proposte	20
2005/C 149/11	NO-Oslo: Esercizio di servizi aerei di linea — Annullamento (Supplemento alla <i>Gazzetta ufficiale dell'Unione europea</i> n. S 115 del 16.6.2005, procedura aperta, 11 3429-2005)	22
2005/C 149/12	F-Parigi: Esercizio di servizi aerei di linea — Bandi di gara pubblicati dalla Francia, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, per l'esercizio di servizi aerei di linea da Strasburgo	23



I

(Comunicazioni)

COMMISSIONE

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾

20 giugno 2005

(2005/C 149/01)

1 euro =

Moneta	Tasso di cambio	Moneta	Tasso di cambio		
USD	dollari USA	1,2210	SIT	tolar sloveni	239,53
JPY	yen giapponesi	133,09	SKK	corone slovacche	38,449
DKK	corone danesi	7,4455	TRY	lire turche	1,6609
GBP	sterline inglesi	0,66855	AUD	dollari australiani	1,5695
SEK	corone svedesi	9,2273	CAD	dollari canadesi	1,5031
CHF	franchi svizzeri	1,5446	HKD	dollari di Hong Kong	9,4928
ISK	corone islandesi	79,64	NZD	dollari neozelandesi	1,7003
NOK	corone norvegesi	7,8770	SGD	dollari di Singapore	2,0411
BGN	lev bulgari	1,9557	KRW	won sudcoreani	1 231,01
CYP	sterline cipriote	0,5735	ZAR	rand sudafricani	8,1926
CZK	corone ceche	29,968	CNY	renminbi Yuan cinese	10,1056
EEK	corone estoni	15,6466	HRK	kuna croata	7,3257
HUF	fiorini ungheresi	248,47	IDR	rupia indonesiana	11 773,49
LTL	litas lituani	3,4528	MYR	ringgit malese	4,641
LVL	lats lettoni	0,6959	PHP	peso filippino	68,040
MTL	lire maltesi	0,4293	RUB	rublo russo	34,7930
PLN	zloty polacchi	4,0725	THB	baht thailandese	50,195
ROL	leu rumeni	36 155			

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

Modifica da parte della Francia degli oneri di servizio pubblico imposti su servizi aerei di linea tra Tarbes (Lourdes-Pyrénées) e Parigi (Orly)

(2005/C 149/02)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. La Francia ha deciso di modificare, a decorrere dal 1° giugno 2005, gli oneri di servizio pubblico imposti sui servizi aerei di linea tra Tarbes (Lourdes — Pyrénées) e Parigi (Orly), pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* n. C 22 del 27 gennaio 2004, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (CEE) n. 2408 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie.

2. I suddetti oneri di servizio pubblico sono modificati come segue:

Al punto 2, gli oneri in termini di tipi di aeromobile utilizzati e di capacità offerta sono sostituiti dagli oneri seguenti:

«Durante tutto il corso dell'anno devono essere garantiti almeno 360 posti a sedere dal lunedì al venerdì e 180 posti a sedere il sabato e la domenica. I servizi devono essere effettuati mediante aeromobili pressurizzati.»

Imposizione, da parte della Francia, di oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea tra Grenoble (Saint-Geoirs) e Parigi (Orly)

(2005/C 149/03)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, la Francia ha deciso di imporre oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea tra l'aeroporto di Grenoble (Saint-Geoirs) e quello di Parigi (Orly).

2. Contenuto degli oneri di servizio pubblico

Frequenze minime

Devono essere garantiti per tutto l'anno almeno due voli giornalieri di andata e ritorno, dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi.

I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Grenoble (Saint-Geoirs) e Parigi (Orly).

Capacità minima

I servizi devono essere effettuati mediante aeromobili bireattori o biturboelica aventi una capacità minima di 45 posti.

Orari

Gli orari devono consentire ai passeggeri che viaggiano per lavoro di effettuare un volo di andata e ritorno in giornata con permanenza a destinazione di almeno otto ore sia a Grenoble che a Parigi.

Politica commerciale

I voli devono essere commercializzati attraverso almeno un sistema telematico di prenotazione.

Continuità del servizio

Salvo casi di forza maggiore, il numero di voli annullati per motivi direttamente imputabili al vettore non deve superare, ogni anno, il 3 % dei voli programmati. Il vettore può interrompere la prestazione dei servizi soltanto con un preavviso di sei mesi.

I vettori comunitari sono a conoscenza del fatto che l'inosservanza degli oneri di servizio pubblico può comportare sanzioni amministrative e/o penali.

3. Si rammenta che, a norma dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, modificato dal regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004, nell'aeroporto di Parigi (Orly) esistono slot riservati al collegamento di linea Grenoble (Saint-Geoirs) — Parigi (Orly). I vettori aerei interessati al collegamento in questione possono ottenere le informazioni relative all'assegnazione degli slot presso il coordinamento degli aeroporti di Parigi.

Modifiche da parte della Francia degli oneri di servizio pubblico imposti sui servizi aerei di linea tra la Francia metropolitana, da una parte, e la Guadalupa, la Guyana, la Martinica e la Riunione dall'altra

(2005/C 149/04)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, la Francia ha deciso di modificare a decorrere dal 1° luglio 2005 gli oneri di servizio pubblico relativi ai servizi aerei di linea tra, da una parte, l'insieme degli aeroporti della Francia metropolitana e, dall'altra, la Guadalupa, la Guyana, la Martinica e la Riunione, pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 243 del 9 agosto 1997 e integrati mediante pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* n. C 69 del 22 marzo 2003.

2. Gli oneri di servizio pubblico che, a decorrere dal 1° luglio 2005, devono essere rispettati da tutti i vettori che garantiscono servizi aerei di linea sulle rotte in questione, viste in particolare l'insularità e la distanza delle regioni interessate, sono indicati qui di seguito.

2.1. Programma di esercizio

Tra l'insieme degli aeroporti della Francia metropolitana e i DOM

i servizi devono essere garantiti per tutto l'anno.

I servizi devono essere garantiti quantomeno con frequenza settimanale nell'insieme degli aeroporti nel territorio metropolitano. Inoltre, nella stessa stagione aeronautica, la capacità settimanale media offerta durante le quattro settimane in cui è più bassa non può essere inferiore ad un quarto della capacità settimanale media offerta nelle quattro settimane in cui è più elevata.

La capacità offerta deve essere adeguata alla domanda, tenendo conto in particolare del calendario delle vacanze scolastiche e delle ferie.

Qualora emergesse che l'offerta combinata dell'insieme dei vettori presenti sulle rotte non è più adeguata alla domanda, in particolare nei periodi di massimo traffico, le autorità francesi si riservano la possibilità di modificare o precisare i presenti oneri di servizio pubblico con un preavviso di tre mesi, previa consultazione dei vettori interessati, a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92.

Nel caso di una diminuzione improvvisa e consistente dell'offerta, a seguito dell'interruzione dei servizi di un vettore senza rispetto del preavviso di cui al punto 2.4, con conseguenti

notevoli effetti negativi sulla continuità del servizio, i vettori presenti sulla rotta adotteranno le misure necessarie per adeguare la loro offerta nel più breve tempo possibile.

Per ciascuna stagione aeronautica il programma di esercizio dettagliato (contenente gli orari, i tipi e le capacità degli aeromobili, e l'offerta settimanale) deve essere trasmesso almeno un mese prima dell'inizio dell'esercizio e/o di ciascuna stagione aeronautica, ai fini dell'approvazione da parte del ministro responsabile dell'Aviazione civile, all'indirizzo seguente:

Direction de la Régulation économique
50, rue Henry Farman
F-75720 Parigi Cedex 15

La capacità dei servizi che devono essere offerti complessivamente dall'insieme dei vettori tra l'aeroporto di Parigi (Orly) e ciascuno dei quattro DOM deve corrispondere, su due stagioni aeronautiche consecutive, quanto meno al numero di posti a sedere seguenti:

- 1 100 000 per il collegamento con la Guadalupa,
- 183 000 per il collegamento con la Guyana,
- 1 000 000 per il collegamento con la Martinica,
- 660 000 per il collegamento con la Riunione.

Va rilevato che, a norma dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, all'aeroporto di Parigi (Orly) sono riservate bande orarie per i collegamenti con i quattro DOM. I vettori aerei interessati ai collegamenti in questione, possono ottenere le informazioni relative alle bande orarie presso il coordinamento degli aeroporti di Parigi.

2.2. Tariffe

Le tariffe offerte ai passeggeri devono essere pubblicate.

I bambini di età inferiore a due anni, i bambini di età compresa tra due e dodici anni e quelli di età compresa tra dodici e diciotto anni, sia che viaggino soli che accompagnati, devono beneficiare senza limitazioni di una riduzione, rispettivamente, di almeno il 90 %, il 33 % e il 20 % sulle tariffe applicate nelle stesse condizioni ai passeggeri adulti sul volo in questione.

Le persone che necessitano urgente di viaggiare a causa del decesso di un familiare ascendente o discendente di primo grado devono poter contare sul massimo impegno del vettore per accedere in via prioritaria al primo volo in partenza. Su presentazione di una copia del certificato di morte, beneficiano della tariffa più conveniente disponibile sul volo utilizzato, senza che si applichino le condizioni associate a tale tariffa.

I vettori aerei sono informati che le autorità francesi hanno previsto di assegnare ad alcune categorie di passeggeri degli aiuti di carattere sociale.

2.3. Evacuazioni sanitarie e catastrofi naturali

Le evacuazioni sanitarie devono in ogni circostanza essere garantite in via prioritaria per l'imbarco dei passeggeri sul primo volo in partenza. Le condizioni generali che si applicano a questi trasporti sono precisate in allegato.

Inoltre, in caso di catastrofe naturale, i vettori dovranno fare il possibile per riprendere il più rapidamente possibile i collegamenti e adeguarli alle esigenze di trasporto.

2.4. Annullamento dei voli

Gli annullamenti dei voli devono essere notificati in anticipo alla Direction générale de l'Aviation civile.

Eccettuati i casi di forza maggiore, per ogni stagione aeronautica IATA il numero di voli annullati per motivi direttamente imputabili al vettore non deve superare il 10 % dei voli previsti nel programma operativo approvato.

Il vettore può interrompere la prestazione del servizio soltanto con un preavviso minimo di sei mesi.

2.5. Sorveglianza e controllo

I vettori aerei trasmetteranno una volta al mese alla Direction générale de l'Aviation civile, per ciascuna delle rotte operate, il programma operativo realizzato, nonché statistiche settimanali dettagliate: offerta di posti a sedere, traffico effettuato, numero di bambini e numero di bambini che viaggiano soli, con la relativa suddivisione per fasce d'età (età inferiore a due anni, da due a dodici anni, da dodici a diciotto anni). Inoltre le compagnie forniranno una volta ogni tre mesi le statistiche concernenti la ripartizione dell'offerta e del traffico per classe tariffaria, nonché il bilancio, comprendente l'indicazione del numero di persone trasportate, dell'applicazione di tariffe speciali, della loro politica commerciale a favore del trasporto di malati, disabili o feriti e dei loro accompagnatori, nonché delle persone che viaggiano a causa del decesso di un familiare.

A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera j), del regolamento (CEE) n. 2408/92, i vettori aerei possono mettere in «vendita il solo posto» (vendita al pubblico da parte del vettore aereo, direttamente o tramite i suoi agenti autorizzati o noleggiatori, di posti cui non siano abbinati altri servizi come ad esempio l'alloggio) unicamente se il servizio aereo in questione soddisfa tutti i requisiti dell'onere di servizio pubblico.

Non sono soggetti agli oneri di servizio pubblico in questione

- i voli charter la cui totalità dei posti sono commercializzati sotto forma di vendita a prezzo fisso,
- i voli esclusivamente destinati al trasporto merci,
- i voli con aeromobili dotati di meno di venti posti a sedere.

I vettori comunitari sono a conoscenza del fatto che l'inosservanza dei presenti oneri di servizio pubblico può comportare le sanzioni previste dalla regolamentazione vigente.

ALLEGATO

ALLEGATO CONCERNENTE IL TRASPORTO DI MALATI E FERITI

Nell'ambito dei presenti oneri di servizio pubblico, il vettore aereo deve partecipare al trasporto dei passeggeri malati e feriti, conformemente alle regole e condizioni qui di seguito elencate.

A. Produzione di un'autorizzazione medica obbligatoria

Il trasporto di un passeggero malato o ferito è soggetta all'autorizzazione di un medico convenzionato col vettore nei casi seguenti:

1. qualora soffra di una malattia considerata dal vettore in questione come contagiosa,
2. qualora possa, a causa di determinate malattie o disabilità, avere un comportamento inusuale o trovarsi in una condizione fisica che può nuocere al benessere e al confort degli altri passeggeri o dei membri dell'equipaggio,
3. qualora presenti un rischio potenziale per la sicurezza del volo o la sua puntualità (ivi compresa la possibilità di dirottamento dell'aeromobile e di atterraggio imprevisto),
4. qualora abbia bisogno di un'assistenza medica e/o di un'apparecchiatura speciale per sopportare il volo,
5. qualora possa subire un aggravamento del suo stato fisico durante o a causa del volo.

Il vettore istituirà dei mezzi di comunicazione rapidi per trasmettere l'accordo medico nel più breve tempo possibile presso i suoi servizi di prenotazione.

B. Condizioni tariffarie speciali

1. Per tutte le categorie di passeggeri, ad eccezione di quelle menzionate ai punti 2 e 3 qui di seguito, i passeggeri beneficiano della migliore tariffa disponibile sul volo preso.
 2. Per i passeggeri malati o feriti che viaggiano in barella:
 - cinque volte la tariffa più conveniente disponibile sul volo utilizzato,
 - per l'accompagnatore, la tariffa più conveniente disponibile sul volo utilizzato,
 3. Per i passeggeri con una gamba ingessata che occupano due posti a sedere:
 - due volte la tariffa più conveniente disponibile sul volo utilizzato.
 4. Le sedie a rotelle sono ammesse senza pagamento di tasse e trasportate gratuitamente.
-

Modifica, da parte della Francia, degli oneri di servizio pubblico imposti sui servizi aerei di linea tra Ajaccio, Bastia, Calvi e Figari da un lato e Marsiglia e Nizza dall'altro

(2005/C 149/05)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. In conformità della decisione della *Collectivité Territoriale de la Corse* del 31 marzo 2005, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, la Francia ha deciso di modificare, a decorrere dal 30 ottobre 2005, gli oneri di servizio pubblico imposti sui servizi aerei di linea tra Ajaccio, Bastia, Calvi e Figari da un lato e Marsiglia e Nizza dall'altro pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 9 del 15 gennaio 2003.

2. Nuovi oneri di servizio pubblico che tengono conto dell'insularità della Corsica

2.1. Frequenze minime, orari, tipi di aeromobili utilizzati e relativa capacità

a) *Tra Marsiglia e Ajaccio*

— Frequenze

i) dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi, almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno. Più precisamente, occorre programmare un volo in mattinata e uno in serata, in modo da consentire ai passeggeri di effettuare un volo di andata e ritorno in giornata con permanenza a destinazione di almeno otto ore ad Ajaccio e di almeno 11 ore a Marsiglia, nonché un volo a metà giornata;

ii) almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno il sabato e la domenica, ripartiti in modo equilibrato nell'arco della giornata.

— I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Ajaccio e Marsiglia.

— La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni:

i) dal lunedì al venerdì, in ambedue i sensi, sia al mattino che la sera: almeno 135 posti;

ii) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità settimanale minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta)

— capacità di base annua: 5 000 posti a settimana, di cui 700 al giorno il sabato e la domenica,

— a tale capacità di base si aggiungono

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 2 500 posti a settimana,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 1 500 posti a settimana;

iii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive ecc.), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*:

— durante la stagione aeronautica invernale IATA: 6 000 posti da destinare alle punte di traffico,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 6 000 posti in totale,

— nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 6 000 posti da destinare alle punte di traffico.

I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.

b) *Tra Marsiglia e Bastia*

— Frequenze

i) dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi, almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno. Più precisamente, occorre programmare un volo in mattinata e uno in serata, in modo da consentire ai passeggeri di effettuare un volo di andata e ritorno in giornata con permanenza a destinazione di almeno otto ore a Bastia e di almeno 11 ore a Marsiglia, nonché un volo a metà giornata;

ii) almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno il sabato e la domenica, ripartiti in modo equilibrato nell'arco della giornata.

— I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Bastia e Marsiglia.

— La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni

i) dal lunedì al venerdì, in ambedue i sensi, sia al mattino che la sera: almeno 135 posti;

ii) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità settimanale minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta):

— capacità di base annua: 5 000 posti a settimana, di cui 700 al giorno il sabato e la domenica,

— a tale capacità di base si aggiungono

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 2 500 posti a settimana,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 1 500 posti a settimana;

iii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive ecc.), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*:

— durante la stagione aeronautica invernale IATA: 6 000 posti da destinare alle punte di traffico,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 6 000 posti in totale,

— nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 6 000 posti da destinare alle punte di traffico.

I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.

c) Tra Marsiglia e Calvi

— Frequenze

i) almeno un volo giornaliero di andata e ritorno durante la stagione aeronautica invernale IATA, con una permanenza minima a destinazione a Marsiglia, dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi, compresa tra sette e dieci ore in funzione dei vincoli di apertura dell'aeroporto di Calvi;

ii) almeno due voli giornalieri di andata e ritorno il sabato, la domenica e nei giorni festivi;

iii) almeno due voli giornalieri di andata e ritorno durante la stagione aeronautica estiva IATA, con una permanenza minima a destinazione a Marsiglia, dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi, compresa tra sette e dieci ore in funzione dei vincoli di apertura dell'aeroporto di Calvi.

— I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Marsiglia e Calvi.

— La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni

i) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità settimanale minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta)

— capacità di base annua: 900 posti a settimana, che diventano 1 400 durante la stagione aeronautica estiva IATA,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre, a tale capacità di base si aggiungono 500 posti a settimana;

ii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive ecc.), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*:

— durante la stagione aeronautica invernale IATA: 1 000 posti da destinare alle punte di traffico,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 3 800 posti in totale,

— nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 5 200 posti da destinare alle punte di traffico.

I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.

d) Tra Marsiglia e Figari

— Frequenze

i) dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi, almeno due voli giornalieri di andata e ritorno; occorre programmare un volo in mattinata e uno in serata, in modo da consentire ai passeggeri di effettuare un volo di andata e ritorno in giornata con permanenza a destinazione compresa tra dieci e 13 ore a Marsiglia e di almeno sette ore a Figari;

ii) almeno due voli giornalieri di andata e ritorno il sabato, la domenica e nei giorni festivi.

— I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Marsiglia e Figari.

— La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni:

i) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità settimanale minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta):

— capacità di base annua: 1 400 posti a settimana, che diventano 1 600 durante la stagione aeronautica estiva IATA,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre, a tale capacità di base si aggiungono 1 200 posti a settimana;

ii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive ecc.), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*:

— durante la stagione aeronautica invernale IATA: 1 000 posti da destinare alle punte di traffico,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 3 800 posti in totale,

— nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 5 200 posti da destinare alle punte di traffico.

I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.

e) *Tra Nizza e Ajaccio*

— Frequenze

i) dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi, almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno. Più precisamente, occorre programmare un volo in mattinata e uno in serata, in modo da consentire ai passeggeri di effettuare un volo di andata e ritorno in giornata con permanenza a destinazione di almeno otto ore ad Ajaccio e di almeno 11 ore a Nizza, nonché un volo a metà giornata;

ii) dal sabato alla domenica, almeno sei voli complessivi di andata e ritorno.

— I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Ajaccio e Nizza.

— La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni:

i) dal lunedì al venerdì, in ambedue i sensi, sia al mattino che la sera: almeno 60 posti;

ii) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità settimanale minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta):

— capacità di base annua: 2 500 posti a settimana,

— a tale capacità di base si aggiungono:

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 900 posti a settimana,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 400 posti a settimana;

iii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive ecc.), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*:

— durante la stagione aeronautica invernale IATA: 1 500 posti da destinare alle punte di traffico,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 4 000 posti in totale,

— nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 3 000 posti da destinare alle punte di traffico.

I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.

f) *Tra Nizza e Bastia*

— Frequenze

i) dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi, almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno. Più precisamente, occorre programmare un volo in mattinata e uno in serata, in modo da consentire ai passeggeri di effettuare un volo di andata e ritorno in giornata con permanenza a destinazione di almeno otto ore a Bastia e di almeno 11 ore a Nizza, nonché un volo a metà giornata;

ii) dal sabato alla domenica, almeno sei voli complessivi di andata e ritorno.

— I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Bastia e Nizza.

- La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni:
- i) dal lunedì al venerdì, in ambedue i sensi, sia al mattino che la sera: almeno 60 posti;
 - ii) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità settimanale minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta):
 - capacità di base annua: 2 500 posti a settimana,
 - a tale capacità di base si aggiungono:
 - per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 500 posti a settimana,
 - durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 250 posti a settimana;
 - iii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive ecc.), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*:
 - durante la stagione aeronautica invernale IATA: 1 500 posti da destinare alle punte di traffico,
 - per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 3 000 posti in totale,
 - nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 3 000 posti da destinare alle punte di traffico.

I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.
- g) *Tra Nizza e Calvi*
- Frequenze: almeno un volo giornaliero di andata e ritorno.
- I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Nizza e Calvi.
- La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni:
- i) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità settimanale minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta):
 - capacità di base annua: 550 posti a settimana,
 - a tale capacità di base si aggiungono:
 - per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 1 300 posti a settimana,
 - durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 350 posti a settimana;
- h) *Tra Nizza e Figari*
- Frequenze: almeno un volo giornaliero di andata e ritorno.
- I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Nizza e Figari.
- La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni:
- i) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità settimanale minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta):
 - capacità di base annua: 550 posti a settimana,
 - a tale capacità di base si aggiungono:
 - per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 1 300 posti a settimana,
 - durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 350 posti a settimana;
- a tale capacità di base si aggiungono:
- per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 1 300 posti a settimana,
 - durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 350 posti a settimana;
- ii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive ecc.), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*:
- durante la stagione aeronautica invernale IATA: 1 000 posti da destinare alle punte di traffico,
 - per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 1 500 posti in totale,
 - nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 2 200 posti da destinare alle punte di traffico.
- I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.

ii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive ecc.), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*:

- durante la stagione aeronautica invernale IATA: 1 000 posti da destinare alle punte di traffico,
- per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 2 500 posti in totale,
- nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 2 200 posti da destinare alle punte di traffico.

I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.

2.2. Tariffe

Le tariffe si intendono al netto delle spese di distribuzione, delle tasse e dei tributi riscossi dallo Stato, dagli enti locali e dalle autorità aeroportuali per ciascun passeggero, evidenziati come tali sul titolo di trasporto.

- La tariffa normale massima di sola andata sui collegamenti tra Marsiglia e la Corsica è di 102 EUR, che diventano 107 EUR per dieci settimane dalla fine di giugno all'inizio di settembre; sui collegamenti tra Nizza e la Corsica è di 99 EUR, che diventano 104 EUR per dieci settimane dalla fine di giugno all'inizio di settembre.
- I passeggeri che hanno la residenza principale in Corsica ed effettuano il volo di andata e ritorno in partenza dalla Corsica, con biglietti acquistati in Corsica la cui validità è limitata a un soggiorno fuori dall'isola di durata inferiore a 40 giorni, ad eccezione degli studenti residenti di età inferiore a 27 anni, beneficiano tutto l'anno su tutti i voli, senza restrizioni di capacità, sui collegamenti tra Marsiglia e la Corsica, di una tariffa di sola andata di 42 EUR e sui collegamenti tra Nizza e la Corsica di una tariffa di sola andata di 39 EUR.
- Le categorie di passeggeri elencate di seguito beneficiano, sui voli tra Marsiglia e la Corsica, di una tariffa di sola andata di 45 EUR, che diventano 50 EUR per dieci settimane dalla fine di giugno all'inizio di settembre e, sui voli tra Nizza e la Corsica, di una tariffa di 42 EUR, che diventano 47 EUR per dieci settimane dalla fine di giugno all'inizio di settembre:

- i) i giovani (di età inferiore a 25 anni);
- ii) gli anziani (di età superiore a 60 anni);
- iii) gli studenti di età inferiore a 27 anni;
- iv) le famiglie (almeno due persone della stessa famiglia che viaggiano insieme);
- v) gli invalidi.

I vettori devono autorizzare senza restrizioni l'accesso delle persone appartenenti alle suddette categorie fino all'ultimo posto disponibile, entro il limite minimo del 50 % della capacità giornaliera in ciascuna direzione su ciascuno dei collegamenti.

Per le stesse categorie di passeggeri, come pure per i residenti, il vettore può imporre l'emissione e il pagamento del titolo di trasporto entro un termine proporzionale alla data della prenotazione, secondo uno schema da elaborare.

In caso di aumento anomalo, imprevedibile e indipendente dalla volontà dei vettori dei costi che intervengono nell'esercizio dei collegamenti aerei, le suddette tariffe massime possono subire un incremento proporzionale all'aumento rilevato. Le tariffe massime così modificate sono notificate ai vettori che gestiscono i servizi e si applicano entro un termine adeguato in funzione delle circostanze; dette tariffe sono trasmesse immediatamente alla Commissione delle Comunità europee, che le pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2.3. Continuità del servizio

Salvo casi di forza maggiore, il numero di voli annullati per motivi direttamente imputabili al vettore non deve superare, per ogni stagione aeronautica IATA, l'1 % dei voli previsti nel programma di esercizio, al netto dei voli supplementari.

A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (CEE) n. 2408/92, i vettori aerei che intendono operare su una delle suddette rotte devono garantire l'effettuazione del servizio per almeno 12 mesi consecutivi.

Il vettore può interrompere la prestazione del servizio soltanto il primo giorno di una stagione aeronautica invernale IATA e con un preavviso di almeno sei mesi.

I vettori comunitari sono a conoscenza del fatto che l'inosservanza degli oneri di servizio pubblico nell'esercizio delle suddette rotte può comportare, oltre a sanzioni amministrative e/o penali, l'esclusione per almeno cinque anni da ogni gara di competenza della *Collectivité Territoriale de la Corse*.

Modifica, da parte della Francia, degli oneri di servizio pubblico imposti sui servizi aerei di linea tra Ajaccio, Bastia, Calvi e Figari da un lato e l'aeroporto di Parigi (Orly) dall'altro

(2005/C 149/06)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. In conformità della decisione della *Collectivité Territoriale de la Corse* del 31 marzo 2005, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, la Francia ha deciso di modificare, a decorrere dal 30 ottobre 2005, gli oneri di servizio pubblico imposti sui servizi aerei di linea tra Parigi (Orly) da un lato e Ajaccio, Bastia, Calvi e Figari dall'altro pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 85 del 9 aprile 2002.

A norma dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, e successive modifiche, le autorità francesi hanno deciso di riservare determinate bande orarie presso l'aeroporto di Orly ai servizi di cui sopra.

2. Nuovi oneri di servizio pubblico che tengono conto dell'insularità della Corsica

2.1. Frequenze minime, orari, tipi di aeromobili utilizzati e relativa capacità

a) Tra Parigi (Orly) e Ajaccio

Frequenze

i) dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi, almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno; gli orari devono consentire di effettuare un volo di andata e ritorno in giornata con permanenza a destinazione di almeno dieci ore a Parigi e sette ore ad Ajaccio;

ii) almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno il sabato, la domenica e nei giorni festivi, ripartiti in modo equilibrato nell'arco della giornata.

I servizi devono essere effettuati mediante aeromobili a turbogetto.

I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Parigi (Orly) e Ajaccio.

La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni:

i) deve essere offerta in ambedue i sensi della rotta una capacità minima di 160 posti durante la stagione aeronautica estiva IATA (con la possibilità di ridurla ad almeno 140 posti durante la stagione aeronautica invernale IATA) nei seguenti casi:

— dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi, in ambedue i sensi, sia al mattino che la sera a partire dalle ore 18.00,

— la domenica, tranne quando il lunedì è festivo, a partire dalle ore 18.00 nella direzione Corsica-Parigi,

— in caso di fine settimana lunghi nei quali un giorno festivo precede o segue un sabato o una domenica, l'ultimo giorno festivo a partire dalle ore 18.00 nella direzione Corsica-Parigi,

— nei giorni festivi che cadono in mezzo alla settimana, dal martedì al giovedì, a partire dalle ore 18.00 nella direzione Corsica-Parigi;

ii) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta):

— capacità di base annua: 850 posti al giorno,

— a tale capacità di base si aggiungono

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 1 200 posti al giorno,

— dalla fine di marzo alla fine di ottobre (escluse le dieci settimane di cui sopra): 600 posti al giorno;

iii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*, da concentrare in particolare:

— nei primi e negli ultimi giorni delle vacanze scolastiche,

— per i giorni festivi che cadono in mezzo alla settimana dal martedì al giovedì, nel giorno in questione e nel giorno precedente,

— per i fine settimana lunghi nei quali un giorno festivo precede o segue un sabato o una domenica, nel giorno che precede il fine settimana lungo e nell'ultimo giorno festivo.

Capacità supplementare minima:

- durante la stagione aeronautica invernale IATA: 12 000 posti da destinare alle punte di traffico,
- per dieci settimane estive (dalla fine di giugno all'inizio di settembre): 2 800 posti a settimana ai quali si aggiungono, nell'ambito di voli adeguati al calendario di ogni anno, 10 000 posti per agevolare gli spostamenti in massa di inizio luglio, metà luglio, fine luglio-inizio agosto, metà agosto e fine agosto-riapertura delle scuole,
- nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 33 000 posti da destinare alle punte di traffico.

I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.

b) Tra Parigi (Orly) e Bastia

Frequenze

- i) dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi, almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno; gli orari devono consentire di effettuare un volo di andata e ritorno in giornata con permanenza a destinazione di almeno dieci ore a Parigi e sette ore a Bastia;
- ii) almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno il sabato, la domenica e nei giorni festivi, ripartiti in modo equilibrato nell'arco della giornata.

I servizi devono essere effettuati mediante aeromobili a turbogetto.

I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Parigi (Orly) e Bastia.

La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni

- i) deve essere offerta in ambedue i sensi della rotta una capacità minima di 160 posti durante la stagione aeronautica estiva IATA (con la possibilità di ridurla ad almeno 140 posti durante la stagione aeronautica invernale IATA) nei seguenti casi:
 - dal lunedì al venerdì esclusi i giorni festivi, in ambedue i sensi, sia al mattino che la sera a partire dalle ore 18.00,
 - la domenica, tranne quando il lunedì è festivo, a partire dalle ore 18.00 nella direzione Corsica-Parigi,
 - in caso di fine settimana lunghi nei quali un giorno festivo precede o segue un sabato o una domenica, l'ultimo giorno festivo a partire dalle ore 18.00 nella direzione Corsica-Parigi,

- nei giorni festivi che cadono in mezzo alla settimana, dal martedì al giovedì, a partire dalle ore 18.00 nella direzione Corsica-Parigi;

- ii) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta):

- capacità di base annua: 850 posti al giorno,

- a tale capacità di base si aggiungono

- per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 800 posti al giorno,

- dalla fine di marzo alla fine di ottobre (escluse le dieci settimane di cui sopra): 250 posti al giorno;

- iii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*, da concentrare in particolare:

- nei primi e negli ultimi giorni delle vacanze scolastiche,

- per i giorni festivi che cadono in mezzo alla settimana dal martedì al giovedì, nel giorno in questione e nel giorno precedente,

- per i fine settimana lunghi nei quali un giorno festivo precede o segue un sabato o una domenica, nel giorno che precede il fine settimana lungo e nell'ultimo giorno festivo.

Capacità supplementare minima:

- durante la stagione aeronautica invernale IATA: 10 000 posti da destinare alle punte di traffico,

- per dieci settimane estive (dalla fine di giugno all'inizio di settembre): 2 000 posti a settimana ai quali si aggiungono, nell'ambito di voli adeguati al calendario di ogni anno, 10 000 posti per agevolare gli spostamenti in massa di inizio luglio, metà luglio, fine luglio-inizio agosto, metà agosto e fine agosto-riapertura delle scuole,

- nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 33 000 posti da destinare alle punte di traffico.

I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.

c) Tra Parigi (Orly) e Calvi

Frequenze:

- i) durante la stagione aeronautica invernale IATA, almeno cinque voli settimanali di andata e ritorno, di cui tre dal venerdì alla domenica e uno a metà settimana, per consentire ad almeno 140 passeggeri di effettuare un volo in ambedue le direzioni in ognuno dei giorni in questione;
- ii) durante la stagione aeronautica estiva IATA, almeno un volo giornaliero di andata e ritorno con una capacità di almeno 140 posti in ciascun senso della rotta.

I servizi devono essere effettuati mediante aeromobili a turbogetto.

I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Parigi (Orly) e Calvi.

La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni:

- i) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta):
 - capacità di base annua: 1 400 posti a settimana,
 - dalla fine di marzo alla fine di ottobre, la capacità minima deve consentire ad almeno 140 passeggeri di effettuare un volo nel pomeriggio nei seguenti casi:
 - il venerdì nella direzione Parigi-Calvi,
 - la domenica, tranne quando il lunedì è festivo, nella direzione Calvi-Parigi,
 - per i fine settimana lunghi nei quali un giorno festivo precede o segue un sabato o una domenica, nel giorno che precede il fine settimana nella direzione Parigi-Calvi e nell'ultimo giorno festivo nella direzione Calvi-Parigi,
 - nel giorno che precede un giorno festivo nella direzione Parigi-Calvi e in tale giorno festivo nella direzione Calvi-Parigi quando il giorno festivo in questione cade in mezzo alla settimana dal martedì al giovedì;
 - a tale capacità di base si aggiungono:
 - per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 2 800 posti a settimana,
 - dalla fine di marzo alla fine di ottobre (escluse le dieci settimane di cui sopra): 650 posti a settimana;
- ii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze

scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*, da concentrare in particolare:

- nei primi e negli ultimi giorni delle vacanze scolastiche,
- per i giorni festivi che cadono in mezzo alla settimana dal martedì al giovedì, nel giorno in questione e nel giorno precedente,
- per i fine settimana lunghi nei quali un giorno festivo precede o segue un sabato o una domenica, nel giorno che precede il fine settimana lungo e nell'ultimo giorno festivo.

Capacità supplementare minima:

- durante la stagione aeronautica invernale IATA: 2 000 posti da destinare alle punte di traffico,
- per dieci settimane estive (dalla fine di giugno all'inizio di settembre): 1 900 posti a settimana ai quali si aggiungono, nell'ambito di voli adeguati al calendario di ogni anno, 7 300 posti per agevolare gli spostamenti in massa di inizio luglio, metà luglio, fine luglio-inizio agosto, metà agosto e fine agosto-riapertura delle scuole,
- nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 15 000 posti da destinare alle punte di traffico.

I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.

d) Tra Parigi (Orly) e Figari

Frequenze:

- i) durante la stagione aeronautica invernale IATA, almeno cinque voli settimanali di andata e ritorno, di cui tre dal venerdì alla domenica, per consentire ad almeno 140 passeggeri di effettuare un volo in ambedue le direzioni in ognuno dei giorni in questione,
- ii) durante la stagione aeronautica estiva IATA, almeno sette voli settimanali di andata e ritorno per consentire ad almeno 140 passeggeri di effettuare un volo in ambedue le direzioni in ognuno dei giorni in questione.

I servizi devono essere effettuati mediante aeromobili a turbogetto.

I servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Parigi (Orly) e Figari.

La capacità offerta deve rispondere alle seguenti condizioni:

i) deve essere offerta, e figurare negli orari pubblicati, la seguente capacità minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta):

- capacità di base annua: 1 490 posti a settimana,
- la capacità minima annua deve consentire ad almeno 160 passeggeri di effettuare un volo a partire dalle ore 18.00 nei seguenti casi:
 - il venerdì nella direzione Parigi-Figari,
 - la domenica, tranne quando il lunedì è festivo, nella direzione Figari-Parigi,
 - per i fine settimana lunghi nei quali un giorno festivo precede o segue un sabato o una domenica, nel giorno che precede il fine settimana nella direzione Parigi-Figari e nell'ultimo giorno festivo nella direzione Figari-Parigi,
 - nel giorno che precede un giorno festivo nella direzione Parigi-Figari e in tale giorno festivo nella direzione Figari-Parigi quando il giorno festivo in questione cade in mezzo alla settimana dal martedì al giovedì;
- a tale capacità di base si aggiungono:
 - per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 2 800 posti a settimana,
 - dalla fine di marzo alla fine di ottobre (escluse le dieci settimane di cui sopra): 650 posti a settimana;

ii) tenuto conto della ripartizione delle punte di traffico nell'arco dell'anno in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta), che per ogni stagione aeronautica IATA deve essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des Transports de la Corse*, da concentrare in particolare:

- nei primi e negli ultimi giorni delle vacanze scolastiche,
- per i giorni festivi che cadono in mezzo alla settimana dal martedì al giovedì, nel giorno in questione e nel giorno precedente,
- per i fine settimana lunghi nei quali un giorno festivo precede o segue un sabato o una domenica, nel giorno che precede il fine settimana lungo e nell'ultimo giorno festivo.

Capacità supplementare minima:

- durante la stagione aeronautica invernale IATA: 2 000 posti da destinare alle punte di traffico,
- per dieci settimane estive (dalla fine di giugno all'inizio di settembre): 1 900 posti a settimana ai quali si aggiungono, nell'ambito di voli adeguati al calendario di ogni anno, 7 300 posti per agevolare gli spostamenti in massa di inizio luglio, metà luglio, fine luglio-inizio agosto, metà agosto e fine agosto-riapertura delle scuole,
- nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 15 000 posti da destinare alle punte di traffico.

I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo.

2.2. Tariffe

Le tariffe si intendono al netto delle spese di distribuzione, delle tasse e dei tributi riscossi dallo Stato, dagli enti locali e dalle autorità aeroportuali per ciascun passeggero, evidenziati come tali sul titolo di trasporto, e sono comprensive dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) per la parte continentale del percorso.

- La tariffa normale massima di sola andata sui collegamenti tra Parigi (Orly) e la Corsica è di 136 EUR, che diventano 167 EUR per dieci settimane dalla fine di giugno all'inizio di settembre.
- I passeggeri che hanno la residenza principale in Corsica ed effettuano il volo di andata e ritorno con biglietti acquistati in Corsica la cui validità è limitata a un soggiorno fuori dall'isola di durata inferiore a 40 giorni, ad eccezione degli studenti residenti di età inferiore a 27 anni, beneficiano tutto l'anno sui collegamenti tra Parigi (Orly) e la Corsica, su tutti i voli, senza restrizioni di capacità, di una tariffa di 136 EUR per un volo di andata e ritorno.

— Le categorie di passeggeri elencate di seguito beneficiano, su tutti i voli tra Parigi (Orly) e la Corsica, di una tariffa di sola andata di 75 EUR, che diventano 86 EUR per dieci settimane dalla fine di giugno all'inizio di settembre:

- i) i giovani (di età inferiore a 25 anni);
- ii) gli anziani (di età superiore a 60 anni);
- iii) gli studenti di età inferiore a 27 anni;
- iv) le famiglie (almeno due persone della stessa famiglia che viaggiano insieme);
- v) gli invalidi.

I vettori devono autorizzare senza restrizioni l'accesso delle persone appartenenti alle suddette categorie fino all'ultimo posto disponibile, entro il limite minimo del 50 % della capacità giornaliera in ciascuna direzione su ciascuno dei collegamenti.

Per le stesse categorie di passeggeri, come pure per i residenti, il vettore può imporre l'emissione e il pagamento del titolo di trasporto entro un termine proporzionale alla data della prenotazione, secondo uno schema da elaborare.

In caso di aumento anomalo, imprevedibile e indipendente dalla volontà dei vettori dei costi che intervengono nell'esercizio dei collegamenti aerei, le suddette tariffe massime possono subire un incremento proporzionale all'aumento rilevato. Le tariffe massime così modificate sono notificate ai vettori che

gestiscono i servizi e si applicano entro un termine adeguato in funzione delle circostanze; dette tariffe sono trasmesse immediatamente alla Commissione delle Comunità europee, che le pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2.3. Continuità del servizio

Salvo casi di forza maggiore, il numero di voli annullati per motivi direttamente imputabili al vettore non deve superare, per ogni stagione aeronautica IATA, l'1 % dei voli previsti nel programma di esercizio.

A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (CEE) n. 2408/92, i vettori aerei che intendono operare su una delle suddette rotte devono garantire l'effettuazione del servizio per almeno 12 mesi consecutivi.

Il vettore può interrompere la prestazione del servizio soltanto il primo giorno di una stagione aeronautica invernale IATA e con un preavviso di almeno sei mesi.

I vettori comunitari sono a conoscenza del fatto che l'inosservanza grave e ripetuta degli oneri di servizio pubblico nell'esercizio delle suddette rotte può comportare, oltre a sanzioni amministrative e/o penali, l'esclusione per almeno cinque anni da ogni gara di competenza della *Collectivité Territoriale de la Corse*.

Soppressione, da parte della Francia, degli oneri di servizio pubblico imposti sui servizi aerei di linea tra la Corsica da un lato e Lione e Montpellier dall'altro

(2005/C 149/07)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

In conformità della decisione della *Collectivité Territoriale de la Corse* del 31 marzo 2005, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, la Francia ha deciso di sopprimere, a decorrere del 30 ottobre 2005, gli oneri di servizio pubblico imposti sui seguenti servizi aerei di linea:

- tra Lione da un lato e Ajaccio, Bastia, Calvi e Figari dall'altro. I relativi oneri di servizio pubblico sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 297 del 19 ottobre 2000,
 - tra Montpellier e Ajaccio e tra Montpellier e Bastia. I relativi oneri di servizio pubblico sono stati pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* C 9 del 15 gennaio 2003.
-

Notifica preventiva di una concentrazione
(Caso n. COMP/M.3845 — PAI/Chr. Hansen)

(2005/C 149/08)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. In data 13 giugno 2005 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Con tale operazione l'impresa PAI partners S.A.S. («PAI», Francia) acquisisce ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento del Consiglio il controllo dell'insieme delle attività relative alla produzione di ingredienti alimentari, collettivamente indicate Chr. Hansen («Chr. Hansen») dell'impresa Chr. Hansen Holding S/A («Chr. Hansen A/S», Danimarca) mediante acquisto di azioni o quote.
2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:
 - per PAI: fondo di investimento,
 - per Chr. Hansen: produzione e vendita di ingredienti alimentari (in particolare enzimi per la produzione di prodotti caseari, colture per la produzione di prodotti caseari, coloranti naturali, aromi).
3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la transazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 139/2004. Tuttavia si riserva la decisione finale al riguardo.
4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare le loro eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni debbono pervenire alla Commissione non oltre dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per fax [fax n. (32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o per posta, indicando il riferimento COMP/M.3845 — PAI/Chr. Hansen, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1.

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata
(Caso n. COMP/M.3812 — Goldman Sachs/Euramax)

(2005/C 149/09)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Il 6 giugno 2005 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti commerciali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

- sul sito Internet di Europa nella sezione dedicata alla concorrenza (<http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/>). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per società, per numero del caso, per data e per settore,
 - in formato elettronico sul sito EUR-Lex, al documento n. 32005M3812. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario. (<http://europa.eu.int/eur-lex/lex>)
-

III

(Informazioni)

COMMISSIONE

LIFE 2005 — 2006

Invito alla presentazione di proposte

(2005/C 149/10)

La Commissione invita «persone giuridiche» dell'Unione e dei Paesi candidati associati a LIFE a presentare proposte per la selezione LIFE- 2005-2006. I paesi candidati associati a LIFE possono prendere parte a questa selezione in conformità alle regole stabilite dalle decisioni del Consiglio d'Associazione riguardanti la loro partecipazione a LIFE. Attualmente partecipano: Romania.

Proposte

Le proposte devono essere compilate su specifici formulari di presentazione. Il fascicolo di candidatura che contiene le informazioni dettagliate riguardo all'ammissibilità ed alle procedure, oltre ai formulari necessari per la presentazione delle proposte, può essere scaricato attraverso il sito WEB della Commissione all'indirizzo seguente

<http://www.europa.eu.int/comm/environment/life/home.htm>.

Dove e quando presentare un proposta

Istruzioni dettagliate per ogni settore di LIFE sono incluse nel fascicolo di candidatura.

Sono compresi nel presente bando1. Progetti LIFE-Natura*Obiettivo*

Progetti finalizzati alla conservazione degli habitat naturali e della fauna e flora selvatica d'interesse comunitario e (solo per i paesi candidati) internazionale.

Data di scadenza

— Tutti i progetti che perseguono l'obiettivo sopra citato potranno usufruire fino al 80 % delle risorse finanziarie destinate a LIFE NATURA per il 2006. Essi saranno presentati alle competenti autorità nazionali entro il 30 settembre 2005.

— I progetti saranno in seguito presentati (in 2 copie cartacee) dalle autorità nazionali alla Commissione entro il 31.10.2005.

— Gli Stati membri e i Paesi candidati associati a LIFE possono modificare la data nazionale di presentazione, nonché il numero totale di copie richiesto. Sarà loro compito informare il pubblico in merito.

Un ulteriore bando, che potrà coprire fino al 20 % del bilancio di previsione del 2006 previsto per Life NATURA, sarà pubblicato nell'autunno 2005 con lo scopo di preparare lo sviluppo di piani nazionali a lungo termine per il periodo 2007-2013. Tali piani avranno lo scopo di ottenere un favorevole e sostenibile stato di conservazione per gli habitats e/o per le specie ricadenti nell'ambito delle direttive dell'UE «habitats» e «uccelli». Potranno beneficiare di questi contributi solo le autorità degli stati membri competenti per l'implementazione della rete Natura 2000. Orientativamente, le proposte dovranno essere presentate entro il 31 dicembre 2005.

2. (a) Progetti di Dimostrazione LIFE -Ambiente*Obiettivo*

progetti di dimostrazione che contribuiscono allo sviluppo di tecniche e metodi innovativi e integrati e all'ulteriore sviluppo della politica comunitaria dell'ambiente e che:

— integrano considerazioni sull'ambiente e sullo sviluppo sostenibile nella pianificazione e nella valorizzazione del territorio, incluse le zone urbane e costiere; oppure

— promuovono la gestione sostenibile delle acque freatiche e di superficie; oppure

— riducono al minimo l'impatto ambientale delle attività economiche, in particolare mediante lo sviluppo di tecnologie pulite e ponendo l'accento sulla prevenzione, compresa la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra; oppure

- permettono di prevenire, riutilizzare, recuperare e riciclare i rifiuti di tutti i tipi e di gestire razionalmente il flusso di rifiuti; oppure
- riducono l'impatto ambientale dei prodotti mediante una strategia integrata agli stadi della produzione, della distribuzione, del consumo e del trattamento al termine del loro ciclo di vita, compreso lo sviluppo di prodotti rispettosi dell'ambiente.

Data di scadenza

- Tutti i progetti saranno presentati alle competenti autorità nazionali entro il 30 settembre 2005.
- I progetti saranno in seguito presentati (in 2 copie cartacee) dalle autorità nazionali alla Commissione entro il 30.11.2005.
- Gli Stati membri e i Paesi candidati associati a LIFE possono modificare la data nazionale di presentazione, nonché il numero totale di copie richiesto. Sarà loro compito informare il pubblico in merito.

2 (b) LIFE Ambiente «Progetti preparatori»

Obiettivo

Progetti preparatori allo sviluppo di nuovi strumenti ed azioni della Comunità in materia ambientale, e/o all'aggiornamento della normativa e delle politiche ambientali.

Data di scadenza

La proposta completa (in 2 copie cartacee) deve pervenire per plico raccomandato, tramite corriere privato o

mediante consegna a mano agli indirizzi elencati nel fascicolo di candidatura entro il 30.11.2005. Non saranno prese in considerazione le proposte incomplete o inviate separatamente in più parti, mediante fax o posta elettronica. Le proposte inviate entro il termine fissato ma ricevute dalla Commissione dopo il 30.11.2005 non saranno considerate ammissibili.

3. Progetti LIFE-Paesi terzi

Obiettivo

Progetti d'assistenza tecnica che contribuiscono allo sviluppo delle capacità e delle strutture amministrative necessarie in campo ambientale e per lo sviluppo di una politica ambientale e di programmi d'azione in paesi terzi beneficiari che si affacciano sul Mediterraneo e sul Mar Baltico.

Data di scadenza

- Tutti i progetti saranno presentati alle competenti autorità nazionali entro il 31 ottobre 2005.
- I progetti saranno in seguito presentati (in 2 copie cartacee) dalle autorità nazionali alla Commissione al più tardi entro il 30 novembre 2005.
- Le autorità nazionali possono modificare la data nazionale di presentazione, nonché il numero totale di copie richiesto. Sarà loro compito informare il pubblico in merito.

NO-Oslo: Esercizio di servizi aerei di linea**Annullamento**

(Supplemento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* n. S 115 del 16.6.2005, procedura aperta, 113429-2005)

(2005/C 149/11)

Ministry of Transport and Communications (ministero dei Trasporti e delle comunicazioni), PO Box 8010 Dep, 0030 Oslo , Norvegia. Tel. (47) 22 24 83 53. Fax (47) 22 24 56 09.

Questa comunicazione è soppressa.

F-Parigi: Esercizio di servizi aerei di linea**Bandi di gara pubblicati dalla Francia, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, per l'esercizio di servizi aerei di linea da Strasburgo**

(2005/C 149/12)

1. **Introduzione:** A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23.7.1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, la Francia ha imposto oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea tra Strasburgo da un lato e Amsterdam, Milano e Monaco di Baviera dall'altro. Le norme prescritte dagli oneri di servizio pubblico sono pubblicate rispettivamente nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 85 del 9.4.2002 e nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* C 257 del 25.10.2003.

Sono pubblicati bandi di gara separati per ciascuno dei collegamenti seguenti:

- Strasburgo – Amsterdam,
- Strasburgo – Milano (Malpensa/Linate/Bergamo),
- Strasburgo – Monaco di Baviera.

Se entro il 17.9.2005 nessun vettore avrà istituito o sarà in procinto di istituire servizi aerei di linea per ciascuno dei suddetti collegamenti, conformemente agli oneri di servizio pubblico imposti e senza corrispettivo finanziario, la Francia, nel rispetto della procedura di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), del regolamento citato, limiterà l'accesso a ciascuno di tali collegamenti a un unico vettore e indirà gare per l'affidamento di questi servizi dal 17.10.2005 al 24.3.2007 (vigilia dell'inizio della stagione aeronautica estiva IATA 2007).

Le offerte possono vertere sul servizio di più di una delle linee suddette, in particolare se ciò comporta una riduzione del corrispettivo richiesto complessivamente; esse devono tuttavia indicare chiaramente la somma chiesta a titolo di corrispettivo per l'esercizio dei servizi su ciascuna delle rotte, eventualmente modulata in funzione delle diverse ipotesi di selezione (nell'eventualità che una data offerta venga selezionata soltanto per una parte dei collegamenti).

2. **Oggetto delle gare d'appalto:** Oggetto delle gare d'appalto è la fornitura, a decorrere dal 17.10.2005, di servizi aerei di linea, conformemente agli oneri di servizio pubblico in questione, pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 85 del 9.4.2002 e nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* C 275 del 25.10.2003, su ciascuna delle rotte elencate al punto 1.
3. **Partecipazione:** La partecipazione è aperta a tutti i vettori aerei comunitari titolari di una licenza di esercizio

valida, rilasciata ai sensi del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23.7.1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei.

4. **Procedura:** Ciascuna gara d'appalto è soggetta alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 1, lettere d), e), f), g), h) e i), del regolamento (CEE) n. 2408/92.

5. **Fascicolo di gara:** Il fascicolo di gara completo, comprendente il capitolato dell'appalto e la convenzione di concessione di servizio pubblico nonché l'allegato tecnico (notizie sulle caratteristiche demografiche e socioeconomiche del bacino di utenza dell'aeroporto di Strasburgo, informazioni sull'aeroporto medesimo, indagine di mercato, informazioni sul Parlamento europeo e testo degli oneri di servizio pubblico apparso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*) può essere richiesto gratuitamente al seguente indirizzo:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires budgétaires et financières, sous-direction du budget et des interventions financières, bureau des interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16. Tel.: (33) 1 43 17 77 99. Fax: (33) 1 43 17 77 69. E-mail: marie-francoise.lucia-ni@diplomatie.gouv.fr.

6. **Cauzione bancaria:** Una cauzione bancaria di un milione di euro deve essere fornita da una banca stabilita nell'Unione europea e avente un rating a lungo termine Standard & Poor's A+ o equivalente; essa è svincolata per tutti gli offerenti esclusi dalla selezione in fase di apertura dei plichi da parte della commissione selezionatrice. La cauzione servirà da garanzia dell'esatto adempimento del contratto, per l'intera durata del medesimo, da parte dell'offerente selezionato e sarà svincolata solamente al momento della chiusura definitiva dei conti.

7. **Corrispettivo finanziario:** Le offerte devono indicare espressamente la somma richiesta a titolo di corrispettivo per l'esercizio di ciascuno dei collegamenti, per la durata prevista del contratto (con un primo computo relativo al periodo dal 17.10.2005 al 25.3.2006 e un secondo computo relativo al periodo dal 26.3.2006 al 24.3.2007). L'importo esatto del corrispettivo sarà determinato retroattivamente per ciascun periodo, sulla base delle spese e delle entrate effettivamente generate dal servizio e debitamente documentate, nei limiti dell'importo indicato nell'offerta.

8. **Tariffe:** Le offerte devono indicare con precisione le tariffe previste e le condizioni alle quali esse possono essere adeguate.

9. **Durata, modifica del contratto e recesso:** Il contratto ha efficacia a decorrere dal 17.10.2005 e scade alla vigilia dell'inizio della stagione aeronautica estiva IATA 2007 (24.3.2007). L'esecuzione del contratto è esaminata, di concerto con il vettore, al termine di ciascuno dei due periodi definiti al punto 7. In caso di mutamento imprevedibile delle condizioni di esercizio l'importo del corrispettivo può essere riveduto.

Conformemente agli oneri di servizio pubblico pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* C 85 del 9.4.2002 e nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* C 257 del 25.10.2003, il vettore può interrompere la prestazione del servizio soltanto con un preavviso minimo di sei mesi.

10. **Sanzioni:** L'inosservanza, da parte del vettore, del preavviso di cui al punto 9 è sanzionata con un'ammenda calcolata nella maniera seguente:

- per il primo periodo, dall'inizio del contratto al 25.3.2006, viene applicato un coefficiente moltiplicatore di tre al deficit operativo mensile medio accertato nei primi mesi di esercizio, moltiplicato per il numero di mesi di mancato preavviso,
- per il periodo successivo viene applicato un coefficiente moltiplicatore di tre al deficit mensile accertato durante il periodo precedente, moltiplicato per il numero di mesi di mancato preavviso.

Qualora il vettore non sia in grado di gestire il servizio per cause di forza maggiore, l'importo del corrispettivo finanziario può essere ridotto proporzionalmente ai voli non effettuati.

Qualora il vettore non gestisca il servizio in questione per motivi non imputabili a forza maggiore o qualora non rispetti gli oneri di servizio pubblico, la Camera di commercio e dell'industria di Strasburgo o il ministro degli Affari esteri possono:

- ridurre l'importo del corrispettivo finanziario proporzionalmente ai voli non effettuati,
- chiedere spiegazioni al vettore e, ove queste non siano considerate soddisfacenti, risolvere il contratto.

Le sanzioni sono irrogate ferma restando l'applicazione dell'articolo R. 330-20 del codice francese dell'aviazione civile.

11. **Presentazione delle offerte:** Le offerte devono pervenire, entro le ore 17.00 (ora locale), al seguente indirizzo:

Ministère des affaires étrangères direction des affaires budgétaires et financières, sous-direction du budget et des interventions financières, bureau des interventions 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16,

entro cinque settimane a decorrere dal giorno della pubblicazione del presente avviso di gara nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*; possono essere inviate mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, nel qual caso fa fede la data dell'avviso di ricevimento, oppure consegnate a mano dietro rilascio di una ricevuta.

12. **Validità dei bandi:** In conformità dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), prima frase, del regolamento (CEE) n. 2408/92, ciascun bando vale a condizione che nessun vettore aereo comunitario presenti, entro il 17/9/2005, un programma di esercizio del collegamento in questione a decorrere dal 17/10/2005 conformemente agli oneri di servizio pubblico imposti e senza alcun corrispettivo finanziario.