

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

C 273

51° anno

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

28 ottobre 2008

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
II Comunicazioni		
COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI DELL'UNIONE EUROPEA		
Commissione		
2008/C 273/01	Autorizzazione degli aiuti di Stato sulla base degli articoli 87 e 88 del trattato CE — Casi contro i quali la Commissione non solleva obiezioni ⁽¹⁾	1
2008/C 273/02	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer) ⁽¹⁾	5
2008/C 273/03	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.5296 — Deutsche Bank/ABN AMRO Assets) ⁽¹⁾	5
2008/C 273/04	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.5322 — Marfrig/OSI Group Companies) ⁽¹⁾	6
<hr/>		
IV Informazioni		
INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI DELL'UNIONE EUROPEA		
Commissione		
2008/C 273/05	Tassi di cambio dell'euro	7
2008/C 273/06	Nuove facce nazionali delle monete in euro destinate alla circolazione	8

IT

INFORMAZIONI PROVENIENTI DAGLI STATI MEMBRI

2008/C 273/07	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 Parigi (Orly) dall'altro ⁽¹⁾	10
2008/C 273/08	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⁾	16
2008/C 273/09	Comunicazione della Commissione nell'ambito dell'applicazione della direttiva 95/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli ascensori ⁽¹⁾	23

V *Avvisi*

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

Commissione

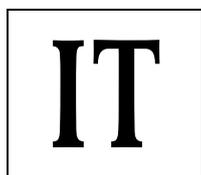
2008/C 273/10	Invito a presentare proposte nell'ambito dei programmi di lavoro 2009 del 7° programma quadro di azioni comunitarie di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione	26
---------------	--	----

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

Commissione

2008/C 273/11	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.5307 — Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1% Logement/SGRHVS) — Caso ammissibile alla procedura semplificata ⁽¹⁾	27
2008/C 273/12	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV) ⁽¹⁾	28
2008/C 273/13	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV) — Caso ammissibile alla procedura semplificata ⁽¹⁾	29

Nota per il lettore (vedi terza pagina di copertina)



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

II

(Comunicazioni)

COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI
DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE

Autorizzazione degli aiuti di Stato sulla base degli articoli 87 e 88 del trattato CE**Casi contro i quali la Commissione non solleva obiezioni**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 273/01)

Data di adozione della decisione	20.6.2008
Numero dell'aiuto	N 494/07
Stato membro	Spagna
Regione	Andalucia
Titolo (e/o nome del beneficiario)	Ayudas de investigación y desarrollo tecnologico e innovacion que se conceden por la Administración de la Junta de Andalucia
Base giuridica	Proyecto de Decreto XXX/2007 por el que se establece el marco regulador de las ayudas de investigación y desarrollo tecnológico e innovación que se concedan por la Junta de Andalucia
Tipo di misura	Regime
Obiettivo	Ricerca e sviluppo
Forma dell'aiuto	Sovvenzione a fondo perduto Abbuono di interessi Garanzia
Dotazione di bilancio	Importo totale dell'aiuto previsto: 3 529,6 Mio EUR
Intensità	—
Durata	2007-31.12.2013
Settore economico	Tutti i settori
Nome e indirizzo dell'autorità che eroga l'aiuto	Junta de Andalucia
Altre informazioni	Questa decisione annulla e sostituisce quella del 26 maggio 2008

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Data di adozione della decisione	10.10.2008
Numero dell'aiuto	NN 51/08
Stato membro	Danimarca
Regione	—
Titolo (e/o nome del beneficiario)	Regimi di garanzia a favore di banche in Danimarca
Base giuridica	Legge sulla stabilità finanziaria
Tipo di misura	Regime
Obiettivo	Salvataggio di imprese in difficoltà
Forma dell'aiuto	Garanzia
Dotazione di bilancio	—
Intensità	—
Durata	10.10.2008-10.10.2010
Settore economico	Intermediazione finanziaria
Nome e indirizzo dell'autorità che eroga l'aiuto	Regno di Danimarca
Altre informazioni	—

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Data di adozione della decisione	17.9.2008
Numero dell'aiuto	N 100/08
Stato membro	Germania
Regione	Land Hamburg
Titolo (e/o nome del beneficiario)	Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen als Projektförderung durch die Innovationsstiftung Hamburg
Base giuridica	Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen als Projektförderung durch die Innovationsstiftung Hamburg
Tipo di misura	Regime
Obiettivo	Ricerca e sviluppo, Innovazione
Forma dell'aiuto	Sovvenzione a fondo perduto Sovvenzione rimborsabile
Dotazione di bilancio	Spesa annua prevista: 10 Mio EUR Importo totale dell'aiuto previsto: 60 Mio EUR
Intensità	—
Durata	2008-2014

Settore economico	—
Nome e indirizzo dell'autorità che eroga l'aiuto	Innovationsstiftung Hamburg Habichtsraße 41 D-22305 Hamburg
Altre informazioni	—

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Data di adozione della decisione	16.7.2008
Numero dell'aiuto	N 202/08
Stato membro	Ungheria
Regione	—
Titolo (e/o nome del beneficiario)	Filmszakmai támogatási program
Base giuridica	— A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény — A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény módosításáról szóló 2006. évi XLV törvény — A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény módosításáról szóló 2008. évi XXXVIII. törvény — A társasági adóról és osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI törvény — A mozgóképszakmai hatóság szervezetének, működésének és eljárásának részletes szabályairól 12/2008. (III. 29.) OKM-PM együttes rendelet — A nem filmgyártási célú mozgóképszakmai tevékenységek állami támogatásának szabályairól szóló .../2008. (...) OKM rendelet tervezete
Tipo di misura	Regime
Obiettivo	Cultura Sviluppo settoriale
Forma dell'aiuto	Sovvenzione a fondo perduto Sgravio d'imposta Riduzione dell'aliquota fiscale
Dotazione di bilancio	Importo totale dell'aiuto previsto: 54 284 Mio HUF
Intensità	50 %
Durata	Fino al 31.12.2013
Settore economico	Attività ricreative, culturali e sportive
Nome e indirizzo dell'autorità che eroga l'aiuto	Oktatási és Kulturális Minisztérium Szalay u. 10-14 H-1055 Budapest
Altre informazioni	—

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Data di adozione della decisione	17.9.2008
Numero dell'aiuto	N 283/08
Stato membro	Germania
Regione	—
Titolo (e/o nome del beneficiario)	BMBF-Rahmenprogramm „Forschung für die Nachhaltigkeit II“
Base giuridica	Bundeshaushaltsordnung (BHO, 23, 44), Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG, 25 ff, 48-49a)
Tipo di misura	Regime
Obiettivo	Ricerca e sviluppo
Forma dell'aiuto	Sovvenzione a fondo perduto
Dotazione di bilancio	Spesa annua prevista: — 334,1 Mio EUR (2009), — 455,5 Mio EUR (2010), — 438,5 Mio EUR (2011), — 414 Mio EUR (2012), — 419,7 Mio EUR (2013), — 429,7 Mio EUR (2014). Importo totale dell'aiuto previsto: 2 492 Mio EUR
Intensità	—
Durata	1.9.2008-31.12.2014
Settore economico	Tutti i settori
Nome e indirizzo dell'autorità che eroga l'aiuto	Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) Heinemannstr. 2 D-53175 Bonn
Altre informazioni	—

Il testo delle decisioni nelle lingue facenti fede, ad eccezione dei dati riservati, è disponibile sul sito:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata**(Caso COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2008/C 273/02)

Il 17 ottobre 2008 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://ec.europa.eu/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 32008M5178. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario (<http://eur-lex.europa.eu>).

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata**(Caso COMP/M.5296 — Deutsche Bank/ABN AMRO Assets)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2008/C 273/03)

Il 1° ottobre 2008 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://ec.europa.eu/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 32008M5296. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata**(Caso COMP/M.5322 — Marfrig/OSI Group Companies)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2008/C 273/04)

Il 13 ottobre 2008 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://ec.europa.eu/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 32008M5322. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Informazioni)

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E
DAGLI ORGANI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾

27 ottobre 2008

(2008/C 273/05)

1 euro =

Moneta	Tasso di cambio	Moneta	Tasso di cambio		
USD	dollari USA	1,246	TRY	lire turche	2,0949
JPY	yen giapponesi	115,75	AUD	dollari australiani	2,0396
DKK	corone danesi	7,4525	CAD	dollari canadesi	1,5969
GBP	sterline inglesi	0,8063	HKD	dollari di Hong Kong	9,6574
SEK	corone svedesi	10,096	NZD	dollari neozelandesi	2,3002
CHF	franchi svizzeri	1,4438	SGD	dollari di Singapore	1,8834
ISK	corone islandesi	305	KRW	won sudcoreani	1 791,25
NOK	corone norvegesi	8,815	ZAR	rand sudafricani	13,8642
BGN	lev bulgari	1,9558	CNY	renminbi Yuan cinese	8,538
CZK	corone ceche	24,668	HRK	kuna croata	7,2069
EEK	corone estoni	15,6466	IDR	rupia indonesiana	13 643,7
HUF	fiorini ungheresi	271,03	MYR	ringgit malese	4,4619
LTL	litas lituani	3,4528	PHP	peso filippino	61,55
LVL	lats lettone	0,7093	RUB	rublo russo	34,0985
PLN	zloty polacchi	3,839	THB	baht thailandese	43,33
RON	leu rumeni	3,697	BRL	real brasiliano	2,8469
SKK	corone slovacche	30,53	MXN	peso messicano	16,4285

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

Nuove facce nazionali delle monete in euro destinate alla circolazione

(2008/C 273/06)

L'8 luglio 2008 il Consiglio dell'Unione europea ha deciso che la Repubblica slovacca soddisfa le condizioni necessarie per l'adozione dell'euro a decorrere dal 1° gennaio 2009 ⁽¹⁾.

Dal 1° gennaio 2009 la Repubblica slovacca potrà pertanto emettere monete in euro con l'approvazione della BCE per quanto riguarda il volume del conio (cfr. articolo 106, paragrafo 2, del trattato che istituisce la Comunità europea).

Le monete in euro in circolazione hanno corso legale in tutta l'area dell'euro. Per informare i cittadini e in particolare le persone che nell'esercizio della loro professione maneggiano monete, la Commissione pubblica tutti i disegni delle nuove monete in euro ⁽²⁾.

Le monete da 10, 20 e 50 centesimi e quelle da 1 e 2 euro emesse dalla Repubblica slovacca riporteranno le nuove facce comuni delle monete in euro ⁽³⁾. Le monete di valore inferiore (1, 2 e 5 centesimi) saranno emesse con la faccia comune originale, poiché la faccia comune di questi valori non è stata modificata.



1 EURO CENT



2 EURO CENT



5 EURO CENT



10 EURO CENT



20 EURO CENT



50 EURO CENT



1 EURO



2 EURO

Stato di emissione: Repubblica slovacca

Data di emissione: Gennaio 2009

Descrizione del disegno:

1 EURO CENT — 2 EURO CENT — 5 EURO CENT

Al centro della moneta è raffigurata la cima Kriváň dei monti Tatra. Il nome del paese «SLOVENSKO» e l'anno sono incisi sotto la montagna. Sotto l'anno di coniazione l'emblema nazionale della Slovacchia è affiancato dal marchio della zecca a sinistra e dall'iniziale «Z» dell'autore Drahomír Zobeck a destra. Il disegno è circondato dalle dodici stelle della bandiera europea.

⁽¹⁾ Decisione del Consiglio, dell'8 luglio 2008, a norma dell'articolo 122, paragrafo 2, del trattato CE relativa all'adozione della moneta unica da parte della Slovacchia il 1° gennaio 2009 (GU L 195 del 24.7.2008, pag. 24).

⁽²⁾ Cfr. GU C 373 del 28.12.2001, pag. 1, GU C 254 del 20.10.2006, pag. 6, e GU C 248 del 23.10.2007, pag. 8, per la descrizione delle altre monete.

⁽³⁾ Cfr. GU C 225 del 19.9.2006, pag. 7.

10 EURO CENT — 20 EURO CENT — 50 EURO CENT

Al centro della moneta figurano il castello di Bratislava e l'emblema nazionale della Slovacchia in primo piano a sinistra. Sotto il castello figura l'anno di coniazione. Il nome del paese «SLOVENSKO» è inciso a semicerchio lungo il bordo inferiore del disegno. Il marchio della zecca figura a sinistra dell'emblema mentre le iniziali JČ e PK rispettivamente degli artisti Ján Černaj e Pavel Károly figurano sul lato destro. Il disegno è circondato dalle dodici stelle della bandiera europea.

1 EURO — 2 EURO

Nel cerchio interno della moneta figura una doppia croce posta su tre colline (come nell'emblema della Slovacchia) con uno sfondo di rocce stilizzate. L'anno di coniazione e il nome del paese «SLOVENSKO» sono incisi lungo il bordo del cerchio interno, rispettivamente a sinistra e a destra. Il marchio della zecca e le iniziali IR dell'artista Ivan Řehák figurano su entrambi i lati della doppia croce.

Sul bordo esterno della moneta figurano le dodici stelle della bandiera europea.

Incisione sul taglio della moneta da 2 euro: SLOVENSKÁ REPUBLIKA, seguita da tre simboli (stella — foglia di tiglio — stella).

INFORMAZIONI PROVENIENTI DAGLI STATI MEMBRI

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 Parigi (Orly) dall'altro

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 273/07)

1. La Francia, ai sensi 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 ⁽¹⁾ e in conformità delle delibere della *Collectivité territoriale de Corse*, del 19 giugno 2008 e del 9 ottobre 2008, ha deciso di modificare, con decorrenza dal 29 marzo 2009, gli oneri di servizio pubblico relativi ai servizi aerei di linea tra Parigi (Orly) da una parte e Ajaccio, Bastia, Calvi e Figari dall'altra, pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* C 149 del 21 giugno 2005.

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 ⁽²⁾, 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 DEL CARATTERE INSULARE 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 viaggio di andata e ritorno in giornata, con permanenza di almeno 11 ore a Parigi e 7 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 turboreattori,

— i servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Parigi (Orly) e Ajaccio,

— la capacità offerta deve permettere di trasportare merci e/o posta e rispondere, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, alle condizioni seguenti:

i) nell'arco dell'anno, una capacità minima di base di 950 posti al giorno, dei quali almeno 170, in entrambi i sensi della rotta, alla sera a partire dalle ore 18.00.

A tale capacità di base si aggiungono:

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

— dalla fine di marzo alla fine di ottobre (escluse le dieci settimane di cui sopra), 500 posti al giorno;

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, Pentecoste, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità nei due sensi della rotta), da concentrare principalmente:

— nei primi e negli ultimi giorni delle vacanze scolastiche,

— in caso di giorno festivo unico che cade nel mezzo della settimana, dal martedì al giovedì, nel giorno festivo in questione e nel giorno precedente,

— in caso di fine settimana lunghi nei quali un giorno festivo precede o segue un sabato o una domenica, nel giorno che precede il fine settimana 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, 11 500 posti nel 2009 per agevolare gli spostamenti di inizio luglio, metà luglio, fine luglio-inizio agosto, metà agosto e fine agosto-riapertura delle scuole, con capacità aumentata del 5 % nel 2010 e del 5 % nel 2011,

⁽¹⁾ GUL 240 del 24.8.1992, pag. 8.

⁽²⁾ GUL 14 del 22.1.1993, pag. 1.

- nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 36 000 posti nel 2009 da destinare alle punte di traffico del periodo, con capacità aumentata del 5 % nel 2010 e del 5 % nel 2011.

Tali capacità supplementari non comportano posti in eccedenza eventualmente e spontaneamente offerti oltre le capacità di base.

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

- gli orari e la ripartizione in calendario delle diverse capacità devono essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des transports de la Corse* per ogni stagione aeronautica IATA. A questo fine e preliminarmente alla predisposizione del protocollo di intesa di cui sopra, il vettore presenterà le proprie proposte di programma secondo il modello informatico indicato dall'*Office des transports*. In assenza di accordo, la decisione definitiva spetterà all'*Office des transports*.

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 viaggio di andata e ritorno in giornata, con permanenza di almeno 11 ore a Parigi e 7 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 turboreattori,

— i servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Parigi (Orly) e Bastia,

— la capacità offerta deve permettere di trasportare merci e/o posta e rispondere, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, alle condizioni seguenti:

- i) nell'arco dell'anno, una capacità minima di base di 950 posti al giorno, dei quali almeno 170, in entrambi i sensi della rotta, alla sera a partire dalle ore 18.00.

A tale capacità di base si aggiungono:

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

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

- 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, Pentecoste, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma

delle capacità nei due sensi della rotta), da concentrare principalmente:

— nei primi e negli ultimi giorni delle vacanze scolastiche,

— in caso di giorno festivo unico che cade nel mezzo della settimana, dal martedì al giovedì, nel giorno in questione e nel giorno precedente,

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

Capacità supplementare minima:

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

— per dieci settimane 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, 11 500 posti nel 2009 per agevolare gli spostamenti di inizio luglio, metà luglio, fine luglio-inizio agosto, metà agosto e fine agosto-riapertura delle scuole, con capacità aumentata del 5 % nel 2010 e del 5 % nel 2011,

— nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 36 000 posti nel 2009 da destinare alle punte di traffico del periodo, con capacità aumentata del 5 % nel 2010 e del 5 % nel 2011.

Tali capacità supplementari non comportano posti in eccedenza eventualmente e spontaneamente offerti oltre le capacità di base.

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

- gli orari e la ripartizione in calendario delle diverse capacità devono essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des transports de la Corse* per ogni stagione aeronautica IATA. A questo fine e preliminarmente alla predisposizione del protocollo di intesa di cui sopra, il vettore presenterà le proprie proposte di programma secondo il modello informatico indicato dall'*Office des transports*. In assenza di accordo, la decisione definitiva spetterà all'*Office des transports*.

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, in grado di trasportare, in ogni senso della rotta, almeno 140 passeggeri in ognuno dei giorni in questione;

ii) durante la stagione aeronautica estiva IATA, almeno un volo giornaliero di andata e ritorno, in grado di trasportare almeno 140 passeggeri in ogni senso della rotta,

- i servizi devono essere effettuati mediante aeromobili turboreattori,
- i servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Parigi (Orly) e Calvi,
- la capacità offerta deve permettere di trasportare merci e/o posta e rispondere, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, alle condizioni seguenti:

i) nell'arco dell'anno la capacità di base minima è di 1 500 posti la settimana.

Dalla fine di marzo alla fine di ottobre la capacità minima deve consentire il trasporto di almeno 140 passeggeri 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 sempre in tale giorno festivo nella direzione Calvi-Parigi quando il giorno festivo in questione cade in mezzo alla settimana tra il martedì e il giovedì.

A tale capacità di base si aggiungono:

- durante le dieci settimane dalla fine di giugno all'inizio di settembre, almeno 2 800 posti per 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, Pentecoste, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità nei due sensi della rotta):
- nei primi e negli ultimi giorni delle vacanze scolastiche,
 - in caso di giorno festivo unico che cade nel mezzo della settimana, dal martedì al giovedì, nel giorno festivo in questione e nel giorno precedente,
 - in caso di fine settimana lunghi nei quali un giorno festivo precede o segue un sabato o una

domenica, nel giorno che precede il fine settimana e nell'ultimo giorno festivo.

Capacità supplementare minima:

- durante la stagione aeronautica invernale IATA: 2 000 posti da destinare alle punte di traffico del periodo,
- durante le dieci settimane estive (dalla fine di giugno all'inizio di settembre): 1 900 posti a settimana ai quali si aggiungono, secondo i voli adeguati al calendario di ogni anno, 8 500 posti nel 2009, per agevolare gli spostamenti di inizio luglio, metà luglio, fine luglio-inizio agosto, metà agosto e fine agosto-riapertura delle scuole, con capacità aumentata del 5 % nel 2010 e del 5 % nel 2011,
- nel resto della stagione aeronautica estiva IATA 2009 (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 16 000 posti nel 2009 da destinare alle punte di traffico del periodo, con capacità aumentata del 5 % nel 2010 e del 5 % nel 2011.

Tali capacità supplementari non comportano posti in eccedenza eventualmente e spontaneamente offerti oltre le capacità di base.

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

- gli orari e la ripartizione in calendario delle diverse capacità devono essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des transports de la Corse* per ogni stagione aeronautica IATA. A questo fine e preliminarmente alla predisposizione del protocollo di intesa di cui sopra, il vettore presenterà le proprie proposte di programma secondo il modello informatico indicato dall'*Office des transports*. In assenza di accordo, la decisione definitiva spetterà all'*Office des transports*.

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 e uno a metà settimana, in grado di trasportare, in ogni senso della rotta, almeno 140 passeggeri in ognuno dei giorni in questione;
 - ii) durante la stagione aeronautica estiva IATA, almeno un volo giornaliero di andata e ritorno, in grado di trasportare almeno 140 passeggeri in ogni senso della rotta,
- i servizi devono essere effettuati mediante aeromobili turboreattori,
- i servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Parigi (Orly) e Figari,

— la capacità offerta deve permettere di trasportare merci e/o posta e rispondere, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, alle condizioni seguenti:

- i) nell'arco dell'anno la capacità di base minima è di 1 500 posti la settimana.

Da fine marzo a fine ottobre, la capacità minima deve consentire il trasporto di 140 passeggeri di 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,
- alla vigilia di un giorno festivo nella direzione Parigi-Figari e nello stesso giorno festivo nella direzione Figari-Parigi quando il giorno festivo 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, almeno 2 800 posti per 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, Pentecoste, ponti, partenza e rientro dalle vacanze estive), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità nei due sensi della rotta):
- nei primi e negli ultimi giorni delle vacanze scolastiche,
 - in caso di giorno festivo unico che cade nel mezzo della settimana, dal martedì al giovedì, nel giorno festivo in questione e nel giorno precedente,
 - in caso di fine settimana lunghi nei quali un giorno festivo precede o segue un sabato o una domenica, nel giorno che precede il fine settimana e nell'ultimo giorno festivo.

Capacità supplementare minima:

- durante la stagione aeronautica invernale IATA: 2 000 posti da destinare alle punte di traffico del periodo,
- per dieci settimane, 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, 9 000 posti nel 2009, per agevolare gli spostamenti di inizio luglio, metà luglio, fine luglio-inizio agosto, metà agosto e fine

agosto-riapertura delle scuole, con capacità aumentata del 5 % nel 2010 e del 5 % nel 2011,

- nel resto della stagione aeronautica estiva IATA (ad esclusione delle dieci settimane di cui sopra): 16 000 posti nel 2009 da destinare alle punte di traffico del periodo, con capacità aumentata del 5 % nel 2010 e del 5 % nel 2011.

Tali capacità supplementari non comportano posti in eccedenza eventualmente e spontaneamente offerti oltre le capacità di base.

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

- gli orari e la ripartizione in calendario delle diverse capacità devono essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des transports de la Corse* per ogni stagione aeronautica IATA. A questo fine e preliminarmente alla predisposizione del protocollo di intesa di cui sopra, il vettore presenterà le proprie proposte di programma secondo il modello informatico indicato dall'*Office des transports*. In assenza di accordo, la decisione definitiva spetterà all'*Office des transports*.

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 186 EUR, che diventano 216 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, i giovani residenti che frequentano le scuole sul continente nonché i figli minorenni di genitori divorziati uno dei quali residente in Corsica, beneficiano tutto l'anno sui collegamenti tra Parigi (Orly) e la Corsica, su tutti i voli, senza restrizioni di capacità, di una tariffa di 156 EUR per un volo di andata e ritorno,
- le categorie di passeggeri seguenti beneficiano, su tutti i voli tra Parigi (Orly) e la Corsica, di una tariffa di sola andata di 91 EUR, che diventano 102 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 medesima 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 tutte le categorie di passeggeri, il vettore può imporre l'emissione e il pagamento del titolo di trasporto entro un termine proporzionale alla data della prenotazione, in funzione di una griglia da elaborare di concerto con l'*Office des transports de la Corse*.

I passeggeri che beneficiano della tariffa «residenti» devono essere equiparati ai passeggeri che pagano la tariffa piena per quanto riguarda le condizioni di accesso a bordo.

In caso di aumento anormale, imprevedibile e indipendente dalla volontà dei vettori, dei fattori di costo che incidono sull'esercizio dei collegamenti aerei, la tariffa massima può essere aumentata proporzionalmente 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.

Viceversa, se l'aumento dei costi che ha comportato gli aumenti tariffari in debita proporzione viene a cessare e dopo che tale cessazione sia stata constatata alle stesse condizioni temporali, la modifica tariffaria intervenuta viene annullata, con la stessa tempestività, dopo che tale cessazione sia stata notificata al vettore.

Le tariffe devono essere accessibili e commercializzate in modo permanente e per la totalità delle tariffe proposte ai passeggeri su almeno un sistema internazionale di prenotazione nonché secondo ciascuna delle seguenti modalità: centro di prenotazione, agenzie di viaggi, sistema Internet, banchi all'aeroporto. Ognuna di queste modalità di commercializzazione deve essere accompagnata dalla messa a disposizione dell'utente di un'informazione chiara e precisa, diffusa su supporto cartaceo e informatico, che menzioni le condizioni tariffarie in vigore, espresse in importi rispettivamente al netto e al lordo delle tasse, indicando l'esistenza di spese di distribuzione secondo la modalità prescelta.

I vettori devono adottare disposizioni adeguate affinché siano accettati, senza contingenti, i passeggeri seguenti:

- i bambini non accompagnati (UM) ai sensi della normativa IATA dall'età di 4 anni, senza aumento tariffario,
- i passeggeri a mobilità ridotta o che soffrono di un handicap riconosciuto (WCHR, WCHS, WCHC) hanno accesso a bordo ai sensi della normativa IATA. A questo fine i vettori devono dimostrare l'utilizzo di barelle conformi. I supplementi tariffari imposti non possono essere superiori alla somma dei posti occupati per il trasporto dei passeggeri.

I vettori concedono gratuitamente una franchigia di 20 kilogrammi di bagaglio per passeggero. Ogni kilogrammo in

eccedenza per passeggero non può dar luogo ad un pagamento, sotto qualsiasi forma, superiore a 3 EUR.

Il vettore può concludere un accordo interline IATA concernente, per ogni collegamento, almeno un vettore operante verso destinazioni del territorio nazionale servizi aerei a partire dall'aeroporto di Parigi (Orly), che disciplini la tariffazione e il monitoraggio dei bagagli, le cui modalità di applicazione potranno essere precisate nell'ambito dei protocolli di accordo periodici, previsti tra il vettore e l'*Office des transports de la Corse*.

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 con un preavviso di almeno sei mesi.

2.4. Condizioni di esercizio

Il vettore comunitario che desidera operare una delle rotte sottoposte agli oneri di servizio pubblico in oggetto, deve fornire una descrizione dettagliata del modo in cui intende assicurare il servizio, comunicando, in particolare le seguenti informazioni.

a) Programmi di esercizio

I programmi di esercizio (frequenze, orari, tipi di apparecchi utilizzati, ecc.) vengono comunicati secondo i vari periodi menzionati negli oneri di servizio pubblico. Vengono inoltre precisate le condizioni di avvio dei voli supplementari.

b) Politica tariffaria

Il vettore fornisce una griglia dettagliata delle sue tariffe (tariffa intera, tariffa ridotta e modalità di applicazione).

c) Condizioni commerciali di esercizio

Il vettore indica le disposizioni previste per il trasporto di merci e della posta, per la vendita e il sistema di prenotazione, nonché per l'accoglienza di minori non accompagnati (UM) e dei passeggeri a mobilità ridotta secondo le prescrizioni degli oneri di servizio pubblico. Vengono precisate inoltre le prestazioni offerte a bordo e gli accordi interline che consentono eventuali corrispondenze, sia sulla rete nazionale che su quella internazionale.

d) *Condizioni tecniche di esercizio*

Vengono specificate le disposizioni particolari al fine di assicurare la possibilità e la regolarità dei voli (in particolare aerei ed equipaggi sostitutivi).

I vettori comunitari sono a conoscenza del fatto che l'inservanza 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 forma di esercizio di servizi aerei sottoposti agli oneri di

servizio pubblico di competenza della *Collectivité territoriale de Corse*.

e) *Condizioni sociali*

In conformità alle disposizioni del codice del Lavoro (articolo L 1224-1), il vettore comunica i criteri che intende applicare sotto il profilo sociale (*conditions sociales*) nei confronti del personale già presente.

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 273/08)

1. La Francia, ai sensi 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⁽¹⁾ e in conformità delle delibere della *Collectivité territoriale de Corse*, del 19 giugno 2008 e del 9 ottobre 2008, ha deciso di modificare, con decorrenza dal 29 marzo 2009, gli oneri di servizio pubblico relativi ai servizi aerei di linea tra Marsiglia e Nizza da una parte e Ajaccio, Bastia, Calvi e Figari dall'altra, pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* C 149 del 21 giugno 2005.

2. NUOVI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO CHE TENGONO CONTO DEL CARATTERE INSULARE 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 undici ore a Marsiglia, nonché un volo a metà giornata;

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 senza scali intermedi fra Ajaccio e Marsiglia,

— la capacità offerta deve permettere di trasportare merci e/o posta e rispondere, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, alle condizioni seguenti:

i) dal lunedì al venerdì, in ambedue i sensi, sia al mattino che la sera: almeno 140 posti;

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

— nell'arco dell'anno, una capacità di base di 5 250 posti a settimana, di cui 750 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: 2 650 posti a settimana,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 1 600 posti a settimana;

iii) tenuto conto della ripartizione nell'arco dell'anno delle punte di traffico, in funzione del calendario delle vacanze scolastiche e delle festività (Ognissanti, Natale, Pasqua, Ascensione, Pentecoste, i ponti e il rientro dalle vacanze estive), deve essere offerta la seguente capacità supplementare minima (somma delle capacità nei due sensi della rotta):

— durante la stagione aeronautica invernale IATA: 6 300 posti da destinare alle punte di traffico del periodo,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 6 300 posti in totale,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 6 300 posti da destinare alle punte di traffico del periodo.

Tali capacità supplementari non comportano posti in eccedenza eventualmente e spontaneamente offerti oltre le capacità di base.

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

— gli orari e la ripartizione in calendario delle diverse capacità devono essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des transports de la Corse* per ogni stagione aeronautica IATA. A questo fine e preliminarmente alla predisposizione del protocollo di intesa di cui sopra, il vettore presenterà le proprie proposte di programma secondo il modello informatico indicato da l'*Office des transports*. In assenza di accordo, la decisione definitiva spetterà all'*Office des transports*.

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 undici ore a Marsiglia, nonché un volo a metà giornata;

⁽¹⁾ GUL 240 del 24.8.1992, pag. 8.

- 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 senza scali intermedi fra Bastia e Marsiglia,
 - la capacità offerta deve permettere di trasportare merci e/o posta e rispondere, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, alle condizioni seguenti:
 - i) dal lunedì al venerdì, la capacità offerta in entrambi i sensi della rotta, sia al mattino che alla sera deve essere di almeno 140 posti;
 - ii) devono essere offerte, e figurare negli orari pubblicati, le seguenti capacità settimanali minime (somma delle capacità in ambedue i sensi della rotta):
 - nell'arco dell'anno, una capacità di base di 5 250 posti a settimana, di cui 750 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: 2 650 posti a settimana,
 - durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 1 600 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: 6 300 posti da destinare alle punte di traffico del periodo,
 - per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 6 300 posti in totale,
 - durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 6 300 posti da destinare alle punte di traffico del periodo.
- Tali capacità supplementari non comportano posti in eccedenza eventualmente e spontaneamente offerti oltre le capacità di base.
- I posti supplementari devono essere messi in vendita almeno due mesi prima della data del volo,
- gli orari e la ripartizione in calendario delle diverse capacità devono essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des transports de la*

Corse per ogni stagione aeronautica IATA. A questo fine e preliminarmente alla predisposizione del protocollo di intesa di cui sopra, il vettore presenterà le proprie proposte di programma secondo il modello informatico indicato dall'*Office des transports*. In assenza di accordo, la decisione definitiva spetterà all'*Office des transports*.

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 permettere di trasportare merci e/o posta e rispondere, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, alle condizioni seguenti:
 - 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: 950 posti a settimana, che diventano 1 500 durante la stagione aeronautica estiva IATA,
 - per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre, a tale capacità di base si aggiungono 550 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: 1 050 posti da destinare alle punte di traffico del periodo,

- per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 4 000 posti in totale,
- durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 5 500 posti da destinare alle punte di traffico del periodo.

Tali capacità supplementari non comportano posti in eccedenza eventualmente e spontaneamente offerti oltre le capacità di base.

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

- gli orari e la ripartizione in calendario delle diverse capacità devono essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des transports de la Corse* per ogni stagione aeronautica IATA. A questo fine e preliminarmente alla predisposizione del protocollo di intesa di cui sopra, il vettore presenterà le proprie proposte di programma secondo il modello informatico indicato dall'*Office des transports*. In assenza di accordo, la decisione definitiva spetterà all'*Office des transports*.

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 di almeno dieci 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 permettere di trasportare merci e/o posta e rispondere, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, alle condizioni seguenti:
 - 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: 1 500 posti a settimana, che diventano 1 700 durante la stagione aeronautica estiva IATA,
 - per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre, a tale capacità di base si aggiungono 1 300 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: 1 050 posti da destinare alle punte di traffico,
- per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 4 000 posti in totale,
- durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 5 500 posti da destinare alle punte di traffico del periodo.

Tali capacità supplementari non comportano posti in eccedenza eventualmente e spontaneamente offerti oltre le capacità di base.

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

- gli orari e la ripartizione in calendario delle diverse capacità devono essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des transports de la Corse* per ogni stagione aeronautica IATA. A questo fine e preliminarmente alla predisposizione del protocollo di intesa di cui sopra, il vettore presenterà le proprie proposte di programma secondo il modello informatico indicato dall'*Office des transports*. In assenza di accordo, la decisione definitiva spetterà all'*Office des transports*.

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 undici ore a Nizza, nonché un volo a metà giornata;
 - ii) dal sabato alla domenica, almeno sei voli complessivi di andata e ritorno;
 - iii) almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno nei giorni festivi, esclusi il sabato e la domenica quando coincidono con delle festività,
- i servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Ajaccio e Nizza,
- la capacità offerta deve permettere di trasportare merci e/o posta e rispondere, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, alle condizioni seguenti:
 - i) dal lunedì al venerdì, in ambedue i sensi della rotta, 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: 2 650 posti a settimana,

— a tale capacità di base si aggiungono:

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 950 posti a settimana,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 450 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: 1 600 posti da destinare alle punte di traffico del periodo,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 4 200 posti in totale,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 3 200 posti da destinare alle punte di traffico del periodo.

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 ad Ajaccio e di almeno undici ore a Nizza, nonché un volo a metà giornata;

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

iii) almeno tre voli giornalieri di andata e ritorno nei giorni festivi, esclusi il sabato e la domenica quando coincidono con delle festività,

— i servizi devono essere effettuati senza scali intermedi fra Bastia e Nizza,

— la capacità offerta deve permettere di trasportare merci e/o posta e rispondere, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, alle condizioni seguenti:

i) dal lunedì al venerdì, in ambedue i sensi della rotta, 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: 2 650 posti a settimana,

— a tale capacità di base si aggiungono:

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 550 posti a settimana,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 300 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: 1 600 posti da destinare alle punte di traffico del periodo,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 3 200 posti in totale,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 3 200 posti da destinare alle punte di traffico del periodo.

Tali capacità supplementari non comportano posti in eccedenza eventualmente e spontaneamente offerti oltre le capacità di base.

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

— gli orari e la ripartizione in calendario delle diverse capacità devono essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des transports de la Corse* per ogni stagione aeronautica IATA. A questo fine e preliminarmente alla predisposizione del protocollo di intesa di cui sopra, il vettore presenterà le proprie proposte di programma secondo il modello informatico indicato dall'*Office des transports*. In assenza di accordo, la decisione definitiva spetterà all'*Office des transports*.

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: 600 posti a settimana,

— a tale capacità di base si aggiungono:

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 1 400 posti a settimana,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 400 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: 1 050 posti da destinare alle punte di traffico del periodo,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 1 600 posti in totale,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 2 300 posti da destinare alle punte di traffico del periodo.

Tali capacità supplementari non comportano posti in eccedenza eventualmente e spontaneamente offerti oltre le capacità di base.

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

— gli orari e la ripartizione in calendario delle diverse capacità devono essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des transports de la Corse* per ogni stagione aeronautica IATA. A questo fine e preliminarmente alla predisposizione del protocollo di intesa di cui sopra, il vettore presenterà le proprie proposte di programma secondo il modello informatico indicato dall'*Office des transports*. In assenza di accordo, la decisione definitiva spetterà all'*Office des transports*.

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 permettere di trasportare merci e/o posta e rispondere, per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, alle condizioni seguenti:

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: 600 posti a settimana,

— a tale capacità di base si aggiungono:

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 1 400 posti a settimana,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 400 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: 1 050 posti da destinare alle punte di traffico del periodo,

— per dieci settimane, dalla fine di giugno all'inizio di settembre: 2 650 posti in totale,

— durante la stagione aeronautica estiva IATA (escluse le dieci settimane di cui sopra): 2 300 posti da destinare alle punte di traffico del periodo.

Tali capacità supplementari non comportano posti in eccedenza eventualmente e spontaneamente offerti oltre le capacità di base.

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

— gli orari e la ripartizione in calendario delle diverse capacità devono essere preliminarmente oggetto di un esplicito protocollo d'intesa con l'*Office des transports de la Corse* per ogni stagione aeronautica IATA. A questo fine e preliminarmente alla predisposizione del protocollo di intesa di cui sopra, il vettore presenterà le proprie proposte di programma secondo il modello informatico indicato dall'*Office des transports*. In assenza di accordo, la decisione definitiva spetterà all'*Office des transports*.

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 115 EUR, che diventano 120 EUR per dieci settimane dalla fine di giugno all'inizio di settembre; sui collegamenti tra Nizza e la Corsica è di 111 EUR, che diventano 116 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, i giovani residenti che frequentano le scuole sul continente nonché i figli minorenni di genitori divorziati uno dei quali residente in Corsica, 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 46 EUR e sui collegamenti tra Nizza e la Corsica di una tariffa di sola andata di 43 EUR,
- le categorie di passeggeri elencate di seguito beneficiano, sui voli tra Marsiglia e la Corsica, di una tariffa di sola andata di 53 EUR, che diventano 58 EUR per dieci settimane dalla fine di giugno all'inizio di settembre e, sui voli tra Nizza e la Corsica, di una tariffa di 50 EUR, che diventano 55 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 medesima 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 tutte le categorie di passeggeri, il vettore può imporre l'emissione e il pagamento del titolo di trasporto entro un termine proporzionale alla data della prenotazione, in funzione di una griglia da elaborare di concerto con l'*Office des transports de la Corse*.

I passeggeri che beneficiano della tariffa «residenti» devono essere equiparati ai passeggeri che pagano la tariffa piena per quanto riguarda le condizioni di accesso a bordo.

In caso di aumento anormale, imprevedibile e indipendente dalla volontà dei vettori, dei fattori di costo che caratterizzano la gestione dei collegamenti aerei, la tariffa massima può essere aumentata proporzionalmente 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.

Viceversa, se l'aumento dei costi che ha comportato gli aumenti tariffari in debita proporzione viene a cessare e dopo che tale cessazione sia stata constatata alle stesse condizioni temporali, la modifica tariffaria intervenuta viene annullata, con la stessa tempestività, dopo che tale cessazione sia stata notificata al vettore.

Le tariffe devono essere accessibili e commercializzate in modo permanente e per la totalità delle tariffe proposte ai passeggeri su almeno un sistema internazionale di prenotazione nonché secondo ciascuna delle seguenti modalità: centro di prenotazione, agenzie di viaggi, Internet, banchi all'aeroporto. Ognuna di queste modalità di commercializzazione deve essere accompagnata dalla messa a disposizione dell'utente, di un'informazione chiara e precisa, diffusa su supporto cartaceo e informatico, che menzioni le condizioni tariffarie in vigore, espresse in importi rispettivamente al netto e al lordo delle tasse, indicando l'esistenza di spese di distribuzione secondo la modalità prescelta.

I vettori devono adottare disposizioni adeguate affinché siano accettati, senza contingenti, i passeggeri seguenti:

- i bambini non accompagnati (UM) ai sensi della normativa IATA, dall'età di 4 anni, senza alcun aumento tariffario,
- i passeggeri a mobilità ridotta o che soffrono di un handicap riconosciuto (WCHR, WCHS, WCHC) hanno accesso a bordo ai sensi della normativa IATA. A questo fine i vettori devono dimostrare l'utilizzo di barelle conformi. I supplementi tariffari imposti non possono essere superiori alla somma dei posti occupati per il trasporto dei passeggeri.

I vettori concedono gratuitamente una franchigia di 20 kilogrammi di bagaglio per passeggero. Ogni kilogrammo in eccedenza per passeggero non può dar luogo ad un pagamento, sotto qualsiasi forma, superiore a 1 EUR.

Il vettore può concludere un accordo interline IATA concernente, per ogni collegamento, almeno un vettore operante verso destinazioni del territorio nazionale e, più particolarmente, Parigi (Orly), servizi aerei a partire dagli aeroporti di Marsiglia o Nizza, secondo il caso, che disciplini la tariffazione e il monitoraggio dei bagagli, le cui modalità di applicazione potranno essere precisate nell'ambito dei protocolli di accordo periodici, previsti tra il vettore e l'*Office des transports de la Corse*.

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 di tali rotte devono garantire l'effettuazione del servizio per almeno 12 mesi consecutivi.

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

2.4. Condizioni di esercizio

Il vettore comunitario che desidera operare una delle rotte sottoposte agli oneri di servizio pubblico in oggetto, deve fornire una descrizione dettagliata del modo in cui intende assicurare il servizio, comunicando, in particolare le seguenti informazioni.

a) Programmi di esercizio

I programmi di esercizio (frequenze, orari, tipi di apparecchi utilizzati, ecc.) vengono comunicati secondo i vari periodi menzionati negli oneri di servizio pubblico. Vengono inoltre precisate le condizioni di avvio dei voli supplementari.

b) Politica tariffaria

Il vettore fornisce una griglia dettagliata delle proprie tariffe (tariffa intera, tariffa ridotta e modalità di applicazione).

c) Condizioni commerciali di esercizio

Il vettore indica le disposizioni previste per il trasporto di merci e della posta, per la vendita e il sistema di prenotazione, nonché per l'accoglienza di minori non accompagnati (UM) e dei passeggeri a mobilità ridotta, secondo le prescri-

zioni degli oneri di servizio pubblico. Vengono precisate inoltre le prestazioni offerte a bordo e gli accordi interline che consentono eventuali corrispondenze, sia sulla rete nazionale che su quella internazionale.

d) Condizioni tecniche di esercizio

Vengono specificate le disposizioni particolari al fine di assicurare la possibilità e la regolarità dei voli (in particolare aerei ed equipaggi sostitutivi).

I vettori comunitari sono a conoscenza del fatto che l'inservanza 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 Corse*.

e) Condizioni sociali

In conformità alle disposizioni del codice del Lavoro (articolo L 1224-1), il vettore comunica i criteri che intende applicare, sotto il profilo sociale (*conditions sociales*), nei confronti del personale già presente.

Comunicazione della Commissione nell'ambito dell'applicazione della direttiva 95/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli ascensori

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(Pubblicazione di titoli e riferimenti di norme armonizzate ai sensi della direttiva)

(2008/C 273/09)

OEN (1)	Riferimento e titolo della norma (e documento di riferimento)	Prima pubblicazione GU	Riferimento della norma sostituita	Data di cessa- zione della presunzione di conformità della norma sostituita (Nota 1)
CEN	EN 81-1:1998 Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione degli ascensori e dei montacarichi — Ascensori elettrici	31.3.1999	—	
	EN 81-1:1998/A2:2004	6.8.2005	Nota 3	Data scaduta (6.8.2005)
	EN 81-1:1998/A1:2005	2.8.2006	Nota 3	Data scaduta (2.8.2006)
	EN 81-1:1998/AC:1999			
CEN	EN 81-2:1998 Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione degli ascensori e dei montacarichi — Ascensori idraulici	31.3.1999	—	
	EN 81-2:1998/A2:2004	6.8.2005	Nota 3	Data scaduta (6.8.2005)
	EN 81-2:1998/A1:2005	2.8.2006	Nota 3	Data scaduta (2.8.2006)
	EN 81-2:1998/AC:1999			
CEN	EN 81-28:2003 Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione di ascensori — Ascensori per il trasporto di persone e merci — Teleallarmi per ascensori e ascensori per merci	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-58:2003 Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione degli ascensori — Controlli e prove — Parte 58: Prove di resistenza al fuoco per le porte di piano	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-70:2003 Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione degli ascensori — Applicazioni particolari per ascensori per passeggeri e per merci — Accessibilità agli ascensori delle persone, compresi i disabili	6.8.2005	—	
	EN 81-70:2003/A1:2004	6.8.2005		
CEN	EN 81-71:2005 Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione di ascensori — Applicazioni particolari per ascensori per trasporto di persone e merci — Parte 71: Ascensori resistenti ai vandali	11.10.2007	—	
	EN 81-71:2005/A1:2006	11.10.2007	Nota 3	11.10.2007

OEN ⁽¹⁾	Riferimento e titolo della norma (e documento di riferimento)	Prima pubblicazione GU	Riferimento della norma sostituita	Data di cessa- zione della presunzione di conformità della norma sostituita (Nota 1)
CEN	EN 81-72:2003 Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione di ascensori — Applicazioni particolari per ascensori per passeggeri e per merci — Ascensori antincendio	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-73:2005 Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione di ascensori — Applicazioni particolari per ascensori per trasporto di persone e merci — Parte 73: Comportamento degli ascensori in caso di incendio	2.8.2006	—	
CEN	EN 12016:2004 Compatibilità elettromagnetica — Norma per famiglia di prodotti per ascensori, scale mobili e marciapiedi mobili — Immunità	6.8.2005	EN 12016:1998	Data scaduta (30.6.2006)
	EN 12016:2004/A1:2008	Questa è la prima pubblicazione	Nota 3	28.12.2009
CEN	EN 12385-3:2004 Funi di acciaio — Sicurezza — Parte 3: Informazioni per l'uso e la manutenzione	11.10.2007	—	
	EN 12385-3:2004/A1:2008	Questa è la prima pubblicazione	Nota 3	28.12.2009
CEN	EN 12385-5:2002 Funi di acciaio — Sicurezza — Parte 5: Funi a trefoli per ascensori	6.8.2005	—	
	EN 12385-5:2002/AC:2005			
CEN	EN 13015:2001 Manutenzione di ascensori e scale mobili — Regole per le istruzioni di manutenzione	10.2.2004	—	
	EN 13015:2001/A1:2008	Questa è la prima pubblicazione	Nota 3	28.12.2009
CEN	EN 13411-7:2006 Estremità per funi di acciaio — Sicurezza — Parte 7: Capicorda simmetrici a cuneo	13.12.2006	—	

⁽¹⁾ OEN: Organismo europeo di normalizzazione:

— CEN: rue de Stassart 36, B-1050 Bruxelles, tel. (32-2) 550 08 11, fax (32-2) 550 08 19 (<http://www.cenorm.be>)

— Cenelec: rue de Stassart 35, B-1050 Bruxelles, tel. (32-2) 519 68 71, fax (32-2) 519 69 19 (<http://www.cenelec.org>)

— ETSI: 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis, tel. (33) 492 94 42 00, fax (33) 493 65 47 16 (<http://www.etsi.org>)

Nota 1 In genere la data di cessazione della presunzione di conformità coincide con la data di ritiro («dow»), fissata dall'organismo europeo di normalizzazione, ma è bene richiamare l'attenzione di coloro che utilizzano queste norme sul fatto che in alcuni casi eccezionali può avvenire diversamente.

Nota 3 In caso di modifiche, la norma cui si fa riferimento è la EN CCCC:YYYY, comprensiva delle sue precedenti eventuali modifiche, e la nuova modifica citata. La norma sostituita (colonna 4) perciò consiste nella EN CCCC:YYYY e nelle sue precedenti eventuali modifiche, ma senza la nuova modifica citata. Alla data stabilita, la norma sostituita cessa di fornire la presunzione di conformità ai requisiti essenziali della direttiva.

AVVISO:

- Ogni informazione relativa alla disponibilità delle norme può essere ottenuta o presso gli organismi europei di normalizzazione o presso gli organismi nazionali di normalizzazione il cui l'elenco figura in annesso alla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ modificata dalla direttiva 98/48/CE ⁽²⁾.
- La pubblicazione dei riferimenti nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* non implica che le norme siano disponibili in tutte le lingue della Comunità.
- Questa lista sostituisce tutte le precedenti liste pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione assicura l'aggiornamento della presente lista.

Per ulteriori informazioni, consultare il sito Europa, al seguente indirizzo:

<http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/standardization/harmstds>

⁽¹⁾ GUL 204 del 21.7.1998, pag. 37.

⁽²⁾ GUL 217 del 5.8.1998, pag. 18.

V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

COMMISSIONE

Invito a presentare proposte nell'ambito dei programmi di lavoro 2009 del 7° programma quadro di azioni comunitarie di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione

(2008/C 273/10)

Si avvertono gli interessati che, nell'ambito dei programmi di lavoro «Capacità» 2009 del 7° programma quadro di azioni comunitarie di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (2007-2013), sono stati pubblicati vari inviti a presentare proposte.

Si sollecitano proposte per gli inviti elencati qui di seguito. I termini ultimi e gli stanziamenti di bilancio sono riportati negli inviti stessi che sono pubblicati nel sito web CORDIS.

Programma specifico «Capacità»

Parte	Codice identificativo dell'invito
4. Potenziale di ricerca	FP7-REGPOT-2009-1
	FP7-REGPOT-2009-2

Questi inviti a presentare proposte riguardano i programmi di lavoro adottati dalla Commissione con la decisione C(2008) 4566 della Commissione, del 26 agosto 2008.

Per le informazioni sugli inviti e i programmi di lavoro e le indicazioni destinate ai proponenti sulle modalità per la presentazione delle proposte, consultare il sito web CORDIS: <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

COMMISSIONE

Notifica preventiva di una concentrazione

(Caso COMP/M.5307 — *Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1% Logement/SGRHVS*)

Caso ammissibile alla procedura semplificata

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 273/11)

1. In data 16 ottobre 2008 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Con tale operazione le imprese *Accueil Partenaires* («*Accueil Partenaires*», Francia), appartenente al gruppo ACCOR («*Accor*», Francia), *Caisse des Dépôts et Consignations* («*CDC*», Francia) e *RHVS 1% Logements* («*RHVS*», Francia), controllate da un insieme di commissioni interprofessionali in Francia, acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del succitato regolamento, il controllo comune dell'impresa *SGRHVS* («*SGRHVS*», Francia) mediante acquisto di quote in una società di nuova costituzione che si configura come impresa comune.

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

- per *Accueil Partenaires*: amministrazione e gestione di alloggi temporanei, servizi alberghieri e servizi connessi,
- per *CDC*: società con compiti di interesse pubblico, assicurazione, immobiliare, investimento di capitale e servizi per persone ed enti pubblici e privati,
- per *RHVS*: strutturazione dell'impegno dei datori di lavoro nell'edilizia abitativa,
- per *SGRHVS*: fornitura di alloggio a persone a basso reddito.

3. A seguito di un esame preliminare, la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 139/2004. Tuttavia, si riserva la decisione definitiva al riguardo. Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽²⁾, il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.

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

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o per posta, indicando il riferimento COMP/M.5307 — *Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1% Logement/SGRHVS*, al seguente indirizzo:

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

⁽¹⁾ GUL 24 del 29.1.2004, pag. 1.

⁽²⁾ GUC 56 del 5.3.2005, pag. 32.

Notifica preventiva di una concentrazione**(Caso COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2008/C 273/12)

1. In data 21 ottobre 2008 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 le imprese STMicroelectronics NV («STM», Paesi Bassi) e Telefonaktiebolaget LM Ericsson («Ericsson», Svezia) acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del succitato regolamento, il controllo comune delle imprese JVD (Svizzera) and JVS (Svizzera) mediante acquisto di quote in una società di nuova costituzione che si configura come impresa comune.

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

— per STM: semiconduttori, che vanno dai diodi e transistor discreti ai sistemi complessi on chip, e soluzioni complete su piattaforma elettronica,

— per Ericsson: prodotti di telecomunicazione, che vanno dalle reti e dalle soluzioni multimediali ai servizi professionali e ad altri prodotti di comunicazione come i telefoni cellulari.

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione 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 eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni debbono pervenire alla Commissione non oltre dieci giorni dalla pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o per posta, indicando il riferimento COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV, al seguente indirizzo:

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

(1) GUL 24 del 29.1.2004, pag. 1.

Notifica preventiva di una concentrazione
(Caso COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV)
Caso ammissibile alla procedura semplificata

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2008/C 273/13)

1. In data 17 ottobre 2008 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁾. Con tale operazione le imprese Omron Corporation («Omron», Giappone) e Ficosa International SA («Ficosa», Spagna) acquisiscono indirettamente, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del suddetto regolamento, il controllo comune di un'impresa («JV», Germania) mediante acquisto di quote in una società di nuova costituzione che si configura come impresa comune.

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

- per Omron: fabbricazione di apparecchiature di controllo, sistemi di automazione, componenti elettronici, macchine per la vendita di biglietti, attrezzature mediche, componenti elettronici per l'industria automobilistica,
- per Ficosa: ricerca, sviluppo, produzione e commercializzazione di sistemi e componenti per veicoli (ad esempio, specchietti retrovisori),
- per JV: sviluppo, fabbricazione e vendita di sistemi avanzati di assistenza alla guida.

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 139/2004. Tuttavia, si riserva la decisione definitiva al riguardo. Si rileva che, ai sensi della comunicazione della Commissione concernente una procedura semplificata per l'esame di determinate concentrazioni a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽²⁾, il presente caso potrebbe soddisfare le condizioni per l'applicazione della procedura di cui alla comunicazione stessa.

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

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o per posta, indicando il riferimento COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV, al seguente indirizzo:

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

⁽¹⁾ GUL 24 del 29.1.2004, pag. 1.

⁽²⁾ GU C 56 del 5.3.2005, pag. 32.

NOTA PER IL LETTORE

Le istituzioni hanno deciso di non fare più apparire nei loro testi la menzione dell'ultima modifica degli atti citati.

Salvo indicazione contraria, nei testi qui pubblicati il riferimento è fatto agli atti nella loro versione in vigore.