



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 41/20 DEL 19.10.2021

Oggetto: Legge 17 maggio 1999, n. 144, articolo 36 e Regolamento CE n. 1008/2008.
Individuazione dei nuovi oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea per garantire la continuità territoriale della Sardegna.

Il Vicepresidente, di concerto con l'Assessore dei Trasporti, ricordando l'importanza strategica che riveste il trasporto aereo per il superamento della condizione di insularità della Sardegna, sottolinea la necessità di mantenere un sistema di oneri di servizio pubblico da e per la Sardegna tale da garantire servizi aerei di linea nel rispetto dei principi di continuità, regolarità, tariffazione e capacità minima.

Richiama, al riguardo, l'art. 174 TFUE sulla politica di coesione dell'UE che, nell'interpretazione datane dalle Istituzioni europee, riconosce espressamente che le regioni insulari, quali la Sardegna, presentano "gravi e permanenti problemi naturali o demografici".

Più in particolare, gli svantaggi cui fa riferimento l'art. 174 TFUE sono riflessi nei costi supplementari che la condizione di insularità determina a livello "dei sistemi di trasporto di persone e merci e dell'approvvigionamento", nonché "in termini di accesso al mercato".

In questo quadro, prosegue il Vicepresidente, il principio della continuità territoriale gioca un ruolo preminente, come ribadito ancora di recente dal Consiglio europeo con specifico riguardo alla situazione indotta dalla pandemia in corso. Nelle recenti Conclusioni del 23 ottobre 2020, si sottolinea "l'importanza di preservare la continuità territoriale in tempi di crisi".

Garantire la connettività ed evitare l'isolamento, fa notare, risponde al principio di eguaglianza sostanziale dei cittadini, oltre che di coesione economica e sociale e consente di assicurare ai cittadini delle regioni insulari servizi di trasporto a parità di condizioni con i cittadini del continente.

Anche per questo nei collegamenti tra le isole e la terraferma il trasporto aereo rappresenta uno strumento essenziale per garantire appieno il diritto alla mobilità, sancito dall'art. 16 Cost., nonché la libertà di circolazione nell'UE promossa e tutelata dal Trattato (artt. 21, 45 e 56 TFUE).

Il principio di continuità territoriale aerea, prosegue, ha trovato attuazione nel Regolamento (CE) n. 1008/2008. Il legislatore europeo ha riconosciuto agli Stati membri la possibilità di imporre obblighi di servizio pubblico ("OSP") su rotte aeree "considerate essenziali per lo sviluppo economico e sociale della regione".



In particolare, ai sensi dei suoi artt. 16 e 17, gli OSP possono essere imposti “nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale”.

Il Regolamento (CE) n. 1008/2008, prosegue, va letto ed applicato alla luce del quadro generale dei servizi di interesse economico generale (“SIEG”) che, com'è noto, costituiscono un “valore comune dell'Unione”, tenuto conto del ruolo che assumono nella “promozione della coesione sociale e territoriale” (art. 14 TFUE).

Richiamato il contesto normativo in cui si inserisce il nuovo progetto di oneri di servizio pubblico, interviene l'Assessore dei Trasporti il quale ritiene doveroso, prima della sua illustrazione, preliminarmente riassumere le principali tappe che hanno contrassegnato le interlocuzioni con la Commissione europea e con il Governo nazionale nonché i principali atti adottati.

Ricorda che l'attuale regime di oneri di servizio pubblico, in scadenza il 14 ottobre 2021 per gli effetti del D.M. n. 357 del 14 settembre 2021 che detta disposizioni per gli OSP da/per la Sardegna nel periodo transitorio dal 15 ottobre 2021 al 14 maggio 2022, è disciplinato dal D.M. n. 61 del 21 febbraio 2013 per i servizi aerei relativi ai collegamenti aerei dagli aeroporti sardi di Cagliari, Alghero e Olbia con gli scali nazionali di Roma Fiumicino e Milano Linate dal 27 ottobre 2013 fino al 26 ottobre 2017.

La vicenda relativa al rinnovo dei predetti oneri ha avuto un iter complesso, iniziato con il D.M. n. 91 del 23 marzo 2017, impositivo dei nuovi oneri, a seguito del quale seguirono le pubblicazioni di rito e l'espletamento delle procedure ad evidenza pubblica prescritte dal Regolamento CE n. 1008/2008.

Tuttavia, successivamente, l'11 ottobre 2017, con lettera a doppia firma dei direttori generali MOVE e COMP, la Commissione europea chiese la revoca delle gare aggiudicate nonché un intervento modificativo degli oneri. In caso di inerzia paventarono da una parte, l'apertura di una indagine ai sensi dell'art. 18 del Regolamento CE n. 1008/2008, dall'altra, l'apertura di una indagine formale per presunti aiuti di stato illegittimi; per effetto della cosiddetta clausola stand still, la Regione si sarebbe esposta al concreto rischio di dover interrompere i servizi, con gravi conseguenze per la mobilità e la connettività dell'Isola.



La Regione, pertanto, al fine di non interrompere la continuità territoriale della Sardegna, nelle more dell'avvio della nuova procedura d'imposizione maggiormente rispondente ai rilievi mossi dalla Commissione europea, si trovò obbligata nello stesso mese di ottobre a revocare le aggiudicazioni nel frattempo intervenute.

Con il D.M. n. 498 del 25 ottobre 2017, l'allora Ministro dei Trasporti abrogò il D.M. n. 91/2017, dispose al contempo il permanere degli effetti del D.M. n. 61/2013, prorogandone la validità ed efficacia.

Nel corso dei mesi successivi, con il costante supporto della Rappresentanza Permanente d'Italia a Bruxelles e del Ministero delle infrastrutture, continuarono serrate interlocuzioni con i Servizi della Commissione europea finalizzate alla definizione del nuovo progetto di OSP il quale, ad integrazione della copiosa documentazione prodotta dall'Assessorato e per riscontrare rigorosamente le osservazioni dei Servizi della Commissione europea, fu anche corredato e supportato da uno studio realizzato dal Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità Università di Cagliari e Sassari (CIREM).

Il progetto di OSP è confluito nel D.M. n. 367 dell'8 agosto 2018. L'entrata in vigore dei nuovi oneri venne prevista a decorrere dal 17 aprile 2019, in base a quanto disposto successivamente dal decreto n. 483 del 21 novembre 2018.

Gli oneri disciplinati dal richiamato D.M. n. 367/2018, per uniformarsi alle stringenti raccomandazioni e osservazioni espresse dai servizi della Commissione europea, contemplavano, tra gli altri, una importante riduzione del livello di frequenze e di capacità giornaliere rispetto alle previsioni contenute nell'abrogato D.M. n. 91/2017, soprattutto nel periodo estivo, una netta diversificazione delle tariffe tra passeggeri residenti e non residenti nonché l'introduzione di un regime sanzionatorio in caso di cambio data, ora, itinerario e rimborso per i passeggeri non residenti.

Seguirono, quindi, le procedure ad evidenza pubblica di assegnazione delle rotte, così come previste dal Reg. CE n. 1008/2008, in esito alle quali le rotte dagli aeroporti di Cagliari e Alghero e gli scali di Roma Fiumicino e Milano Linate furono assegnate, in esclusiva e con compensazione, ad Alitalia, mentre le rotte da Olbia e i sopraccitati scali nazionali furono accettate senza compensazione da Air Italy e, successivamente, anche da Alitalia, senza compensazione.



Tuttavia, ancora una volta, in più riprese, la Commissione europea, per il Tramite della Rappresentanza permanente, precedentemente all'avvio dei nuovi servizi aerei di linea onerati previsto, come detto, per il 17 aprile 2019, ha mosso rilievi critici anche sui contenuti del D.M. n. 367 /2018.

Il Vicepresidente, rammenta che il 26 marzo 2019, si svolse una nuova riunione istituzionale con le Direzioni generali MOVE e COMP della Commissione europea, per affrontare le problematiche emerse in merito al regime di OSP istituito con il citato decreto n. 367/2018.

Con lettera del 1° aprile 2019, i servizi della Commissione europea formalizzarono le osservazioni critiche sul regime di oneri di servizio pubblico imposto con il D.M. in parola, rilevando, in sintesi, la non conformità dell'imposizione degli OSP rispetto all'art. 16 del Reg. CE n. 1008/2008 in considerazione, primariamente, delle capacità e delle frequenze richieste dall'OSP, nonché per la fissazione di una tariffa massima per i non residenti. Malgrado le citate osservazioni, tuttavia, non sollevò obiezioni relativamente all'accettazione, per 12 mesi, degli OSP "aperti" sulle rotte Olbia - Milano Linate e viceversa e Olbia – Roma Fiumicino e viceversa, in quanto non onerati e non in regime di esclusiva.

In tale occasione i Servizi della Commissione europea comunicarono, inoltre, di avere svolto una indagine in conformità dell'art. 18 del Regolamento CE n. 1008/2008 e che era in fase di avanzata predisposizione una decisione della Commissione ai sensi degli articoli 16 e 17 del medesimo regolamento, ovvero il ritiro degli OSP con potenziali serie conseguenze per i collegamenti dell'isola. Evidenziò, inoltre, che ogni potenziale compensazione finanziaria erogata ai vettori potesse costituire aiuto di stato incompatibile, e quindi da recuperare, con esposizione al corretto rischio di dover interrompere i servizi, per effetto della richiamata clausola stand still.

A seguito delle osservazioni critiche dei servizi della Commissione europea, onde non incorrere nella possibile sospensione dei servizi aerei in continuità, la Regione si trovò nuovamente obbligata a revocare, nello stesso mese di aprile, le aggiudicazioni intervenute sulle rotte dagli aeroporti di Cagliari e Alghero e gli scali di Roma Fiumicino e Milano Linate, per le quali fu estesa l'applicazione del regime impositivo previsto dal D.M. n. 61/2013. Viceversa, l'operatività sulle rotte Olbia - Roma Fiumicino e Olbia - Milano Linate, in considerazione delle attese dei servizi della Commissione europea, fu assicurata dal 17 aprile 2019 fino al 16 aprile 2020, sulla base delle prescrizioni del D.M. n. 367/2018, dai vettori Air Italy e Alitalia, in quanto come osservato, vettori accettanti senza esclusiva e senza compensazione.



Dunque, ancora una volta, al pari di quanto accadde nel corso del 2017 per il D.M. n. 91/2017, anche per gli oneri di servizio pubblico, previsti e aggiudicati sulla base del D.M. n. 367/2018, venne richiesta la revoca delle aggiudicazioni già intervenute a seguito delle valutazioni critiche espresse dai servizi della Commissione europea, soprattutto in ordine ai contenuti e alle condizioni, con particolare riferimento alla adeguatezza, alla proporzionalità (frequenze e capacità) nonché allo schema tariffario per i non residenti che tale decreto prevedeva.

Da tale momento è ripreso un serrato confronto con i servizi della Commissione europea per la discussione e condivisione di un nuovo progetto di oneri di servizio pubblico volto a scongiurare la apertura di indagini da un lato e la sospensione del regime dall'altro.

Nel mese di febbraio 2020, nel corso di un incontro, che si supponeva decisivo, per la definizione degli OSP, pur avendo la Regione accolto le richieste di modifica del progetto originariamente presentato, sia per quanto riguardava lo schema tariffario per i non residenti che il dimensionamento estivo, la Commissione europea, inaspettatamente, ancora una volta, ha posto una nuova condizione, pregiudiziale alla definizione del nuovo progetto, ossia un preliminare studio di mercato per il lancio dei nuovi oneri di servizio pubblico che determinasse le reali esigenze di capacità soddisfatte dal mercato.

Nel successivo mese di marzo 2020, al fine di dare risposte alle richieste dei servizi della Commissione europea, è stato incaricato un primario advisor economico di fama internazionale.

L'incarico ha prodotto, in un primo momento, una nota metodologica, inviata ai servizi della Commissione europea, in cui sono state illustrate le possibili metodologie di definizione della domanda di traffico aereo, anche in chiave prospettica, nonché della conseguente stima della capacità minima che possono essere utilizzate ai fini dell'elaborazione dello studio di mercato. Tale nota metodologica è stata, peraltro, oggetto di successive specificazioni tecniche da parte dell'advisor così come richiesto dai servizi della Commissione europea.

Nel mese di luglio 2020, è stato trasmesso ai servizi della Commissione europea uno studio del mercato, predisposto dall'advisor e basato, essenzialmente su tre fonti principali:

1. i dati storici sul traffico passeggeri, per analizzare le caratteristiche distintive della domanda e dell'offerta di trasporto aereo tra la Sardegna e il resto d'Italia (e viceversa);
2. un sondaggio rivolto ai consumatori, svolto su un campione di 1.000 intervistati per valutare le esigenze, le preferenze e il comportamento di chi viaggia tra la Sardegna e il resto d'Italia (e viceversa), distinguendo tra coloro che si spostano per piacere da coloro che viaggiano per



motivi di lavoro, salute o studio. Le risultanze delle interviste hanno evidenziato le carenze dal lato dell'offerta esistente nel libero mercato, sia in termini di disponibilità di collegamenti verso talune destinazioni, di disponibilità di posti, nonché in termini di livello delle tariffe, di adeguatezza degli orari giornalieri dei voli e dell'offerta nei giorni della settimana.

Il sondaggio, quindi, ha consentito di individuare le destinazioni geografiche e le carenze dal lato dell'offerta esistente, in particolare rispetto ai passeggeri che si spostano per ragioni diverse da motivi di piacere. Ai soggetti intervistati, inoltre, è stato chiesto di esprimersi relativamente sugli effetti della pandemia Covid-19 sui loro spostamenti, sia nell'immediato che nel medio-lungo periodo. Le interviste condotte con gli utenti, fa osservare l'Assessore, hanno evidenziato che una quota significativa dei c.d. frequent flyer (i.e. coloro che viaggiano almeno una volta al mese) si spostano dalla Sardegna per lo più per ragioni di lavoro, studio o di salute, che si spostano durante la settimana, essenzialmente su voli che partono dalla Sardegna nella fascia oraria 6:30-10:00 e vi fanno rientro nella fascia oraria 19:00-24:00;

3. una consultazione delle compagnie aeree per valutare il loro interesse commerciale ad offrire servizi di trasporto aereo tra la Sardegna e il resto d'Italia (e viceversa), tenendo conto dell'impatto della crisi dovuto al periodo pandemico causato dal Covid-19 in corso sia nel medio che nel lungo periodo.

In particolare, per poter disporre di informazioni sull'offerta futura di collegamenti da e per la Sardegna, la Regione ha effettuato una prima consultazione con le compagnie aeree.

Nel questionario, trasmesso a compagnie aeree sia tradizionali, che low cost, i vettori sono stati invitati ad esprimersi sui loro programmi di volo futuri sui collegamenti da/per la Sardegna e il resto dell'Italia (in particolare, sulle rotte da e per le catchment area di Roma, Milano, Pisa/Firenze /Bologna, Torino/Cuneo), in uno scenario di libero mercato, sia nel breve che nel medio-lungo periodo, in assenza di OSP, né compensazioni o altre misure di sostegno pubblico.

Nella consultazione si è inoltre richiesto alle compagnie aeree di fornire informazioni più specifiche circa l'intenzione di operare voli in orari tali da consentire ai passeggeri sardi di effettuare un viaggio di andata e ritorno Sardegna-Penisola e viceversa, nonché in relazione ai prezzi medi del biglietto che avrebbero applicato per singola tratta, nonché di esprimersi sugli effetti della pandemia da Covid-19 sui loro piani.

La prima consultazione si è conclusa nel mese di giugno 2020.



Cionondimeno, la Commissione europea ha richiesto una seconda consultazione, attivata il 1° settembre 2020, in occasione della quale si è altresì attirata l'attenzione delle compagnie aeree sulla circostanza che l'eventuale mancata risposta (o una risposta generica) sarebbe stata considerata come una conferma dell'assenza di interesse (ovvero di un interesse vago e inattendibile) ad operare sulle rotte da e per la penisola.

I risultati delle due citate consultazioni hanno evidenziato una sostanziale assenza di interesse da parte dei vettori che operano sul mercato a mantenere e/o istituire servizi stabili e regolari di trasporto da e per la Sardegna.

Lo studio di mercato ha tenuto conto dell'equilibrio rispetto alle esigenze di sviluppo economico e sociale, dimostrando che le rotte di interesse per un regime di OSP sono vitali per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna; ha altresì dimostrato che nessuna modalità di trasporto alternativa soddisfa le esigenze della Sardegna e che l'effetto combinato di tutti i vettori che operano o che intendono operare sulla rotta non sarebbe sufficiente a evitare un fallimento del mercato.

Anche lo studio di mercato ha costituito oggetto di confronto con la Commissione europea la quale ha sollevato critiche, peraltro non supportate da evidenze oggettive, sui relativi risultati.

Se il presupposto dell'imposizione degli OSP è l'esistenza di un "fallimento di mercato", cui fa riferimento la Commissione europea anche ai fini dell'applicazione del Regolamento (CE) n. 1008 /2008, occorre comunque precisare che, come enunciato nella prassi e nella giurisprudenza, una tale situazione si verifica anche qualora un determinato servizio già prestato dal mercato non sia, comunque, fornito in modo soddisfacente e a condizioni, quali prezzo, caratteristiche obiettivi di qualità, continuità e accesso al servizio, coerenti con il pubblico interesse, quale definito dallo Stato.

Le analisi condotte con lo studio di mercato, integrato dalle richiamate consultazioni e sondaggi, continua l'Assessore dei Trasporti, hanno consentito, infine, di individuare le principali destinazioni dei viaggiatori sardi.

In esito alle risultanze dello studio di mercato e per l'approfondimento dei profili del regime di OSP ritenuti dai servizi della Commissione europea non ancora pienamente analizzati e non sufficientemente valutati, la Regione si è avvalsa dell'assistenza e del supporto legale ed economico da parte di un ulteriore advisor, per l'individuazione e determinazione dei servizi aerei di linea minimi, ai sensi del Reg. CE n. 1008/2008, finalizzato alla definizione del nuovo progetto di Continuità territoriale aerea della Sardegna.



L'advisor nominato dalla Regione ad ottobre 2020 ha esaminato, alla luce dei rilevanti parametri economico-sociali le rotte identificate come principali destinazioni, concludendo che i collegamenti essenziali per lo sviluppo economico e sociale della regione sono Milano, Roma, Bologna e Torino.

È in questo quadro, prosegue l'Assessore, che si colloca il progetto di regime OSP che la Regione intende adottare, ai sensi dell'art. 16 del Regolamento (CE) n. 1008/2008, prevedendo obblighi "rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima".

Il nuovo progetto di OSP è stato trasmesso all'attenzione dei servizi della Commissione europea nel mese di marzo 2021, corredato e supportato da una nota giuridica di inquadramento e da un ulteriore studio in cui sono state ulteriormente evidenziate le market failure che interessano i collegamenti aerei da e per la Sardegna e definito il dimensionamento del nuovo regime di OSP, in termini di capacità e frequenze minime e tariffe.

Malgrado il nuovo progetto di OSP fosse ampiamente giustificato dalle robuste analisi economiche prodotte dagli advisor, i servizi della Commissione europea hanno continuato a muovere rilievi critici soprattutto con riferimento all'estensione dell'OSP tariffario ai non residenti e alla proporzionalità del regime in termini di frequenze e capacità e a paventare anche una messa in mora.

Al fine di trovare la necessaria condivisione sui contenuti dell'OSP, per rispondere alle riserve dei servizi della Commissione europea, la Regione ha valutato insieme agli advisor alcuni correttivi.

In particolare, quanto alle tariffe per i non residenti, sebbene la previsione di una tariffa con price cap per i passeggeri non residenti, già proposta con riferimento alla sola stagione IATA Winter, sia stata ritenuta dalla Regione proporzionata e coerente con il Regolamento CE n. 1008/2008, tuttavia si è proposto che, per la stagione IATA Winter, i passeggeri non residenti che viaggiano per motivi di lavoro siano equiparati ai residenti, al pari di altre categorie già oggi equiparate, come i disabili, gli studenti universitari fino al compimento del 27° anno, i giovani dai 2 ai 21 anni e gli anziani al di sopra dei 70 anni.

Ancora, sul dimensionamento dell'offerta nel periodo estivo, si è operato un ulteriore riallineamento alle richieste della Commissione europea, tenendo conto di tutti i parametri risultati dallo studio economico.

Da ultimo, la Rappresentanza Italiana ha comunicato il 26 settembre 2021, tra gli altri, che la Commissione europea ha preso positivamente atto della proposta in riduzione (ancorché non considerata ancora in linea con la loro valutazione), della necessità di imporre gli OSP previsti come OSP aperti, rotta per rotta e, solo laddove nessun vettore fosse interessato a gestire una



determinata rotta senza esclusività e senza compensazione, si potrebbe espletare una gara, sempre rotta per rotta, nel rispetto dei termini previsti dal Regolamento n. 1008/2008.

Evidenzia, comunque, come la stessa Commissione, a differenza delle altre volte, nell'ultima comunicazione non faccia più riferimento all'apertura di eventuali indagini formali ma, richiamando i 7 mesi massimi di durata del regime in emergenza sottolinei la necessità che il nuovo bando sia pubblicato almeno 6 mesi prima dell'inizio del contratto, con ciò invitando le autorità ad attenersi alle tempistiche con riguardo alle procedure per gli OSP.

Alla luce di tali elementi ritiene, quindi, di dover procedere senza indugio, ai conseguenti adempimenti.

D'altronde, fa osservare l'Assessore, il nuovo schema di OSP è basato su robuste indagini di mercato; è stato definito esattamente nella prospettiva di individuare i "servizi (...) minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione e capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale"; la "necessità" e l'"adeguatezza" degli OSP proposti, sia per l'inverno che per l'estate hanno tenuto conto anche dell'effetto combinato dei servizi forniti da vettori alternativi, inclusi quelli operanti da "aeroporti alternativi" (quali Ciampino, Malpensa e persino Bergamo); la valutazione è stata condotta seguendo le migliori prassi e le indicazioni della stessa Commissione, in quanto come esposto, sono stati effettuati una indagine degli utenti, due consultazioni pubbliche con le compagnie aeree (la seconda, come detto, effettuata proprio per tener conto dei rilievi formulati dalla Commissione), studi economici, elaborati dall'advisor che hanno individuato le rotte essenziali e definito, in linea con i criteri di analisi sanciti dal Reg. n. 1008/2008, gli obblighi in termini di frequenze, capacità e tariffe.

Può dunque evidenziarsi come la valutazione svolta per la definizione degli OSP abbia condotto ad un risultato conservativo e sicuramente proporzionato in termini di frequenze e capacità.

Fa presente, da ultimo, che nel contesto delle interlocuzioni intervenute con la Commissione europea per la definizione dei nuovi OSP, si è costantemente rappresentata, alla stessa, la necessità di individuare una soluzione condivisa per garantire la continuità territoriale successivamente al venir meno della operatività di Alitalia.

Non avendo i servizi della Commissione accolto la proposta di una ulteriore proroga degli oneri di servizio pubblico disciplinati dal D.M. n. 61/2013, la Regione ha, conseguentemente, prospettato, come soluzione alternativa, che la procedura emergenziale, disciplinata dal comma 12, dell'art. 16 del Reg. n. 1008/2008, avesse come base il nuovo schema di OSP.



La Rappresentanza Italiana il 3 settembre 2021, ha comunicato che la DG MOVE ha dato conferma, solo in tale data, della possibilità di procedere con la pubblicazione degli atti relativi al PSO emergenziale, secondo lo schema che ricalca il dimensionamento e le condizioni previste per i futuri nuovi oneri di servizio pubblico nei mesi dal 15 ottobre 2021 al 14 maggio 2022, per la durata di sette prevista dal Reg. n. 1008/2008 e con una struttura rotta su rotta e che, a seguito di ciò, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con proprio D.M. n. 357 del 14.9.2021 ha sottoposto a nuovi oneri di servizio pubblico per il periodo emergenziale considerato.

Prosegue richiamando la comunicazione effettuata il 21 settembre 2021 dalla Direzione generale per gli Aeroporti, il Trasporto Aereo e i Servizi Satellitari del MIMS con la quale si è espresso il nulla osta all'impiego delle risorse di cui all'art. 10, comma 1, del decreto legge 25 novembre 2015, n. 185, convertito con legge 22 gennaio 2016, n. 9 per la copertura degli oneri di servizio pubblico nel periodo emergenziale, trattandosi in sostanza di un'anticipazione dei nuovi OSP e non di mera proroga degli attuali, non più permessa.

La procedura emergenziale in argomento, ha dunque potuto essere attivata solo a partire dal 22 settembre 2021. A seguito della mancata aggiudicazione si è poi proceduto ad esperire una procedura negoziata in emergenza aggiudicata il 13 ottobre 2021 al Vettore Volotea.

L'Assessore dei Trasporti passa, quindi, ad illustrare, in sintesi, i parametri essenziali del regime OSP prefigurato, contenuti nell'allegato tecnico alla presente deliberazione cui rinvia, evidenziando che dopo molti anni, viene reintrodotta, per le destinazioni di Torino e Bologna, da e verso alcuni aeroporti sardi la cd. Continuità territoriale minore.

In particolare, con riferimento alle rotte da assoggettare ad OSP evidenzia come il nuovo schema di OSP includa, oltre i collegamenti dai tre aeroporti sardi di Cagliari, Alghero e Olbia verso le rotte storiche di Roma Fiumicino e viceversa, Milano Linate e viceversa anche il collegamento con Alghero /Bologna e viceversa, Cagliari/ Bologna e viceversa nonché il collegamento Cagliari/Torino e viceversa secondo le frequenze e le capacità indicate nel richiamato allegato tecnico.

Con riferimento alle condizioni tariffarie, riportate al lordo dell'IVA e al netto delle tasse aeroportuali dichiara che la tariffa massima per i passeggeri residenti applicabile ai collegamenti con Roma Fiumicino è pari a euro 39; la tariffa massima per i passeggeri residenti applicabile ai collegamenti con Milano Linate e Bologna è pari a euro 47; la tariffa massima per i passeggeri residenti applicabile ai collegamenti con Torino è pari a euro 60.



Sono equiparati ai residenti in Sardegna i disabili, gli studenti universitari fino al compimento del 27° anno, i giovani dai 2 ai 21 anni e gli anziani al di sopra dei 70 anni. I bambini al di sotto dei 2 anni viaggiano gratuitamente se non occupano il posto a sedere.

Tra le novità introdotte fa presente che le tariffe sopra indicate sono, inoltre, abbattute del 30% per bambini dai 2 ai 12 anni non compiuti.

Sono passeggeri equiparati ai passeggeri residenti, per la sola stagione IATA Winter, anche i non residenti che viaggiano sulle rotte onerate per motivi di lavoro, mentre la tariffa è libera per i non residenti che viaggiano per diverse motivazioni. Nella stagione IATA Summer la tariffa è libera per tutti i passeggeri non residenti in Sardegna.

Il nuovo progetto, prosegue l'Assessore, anche in considerazione dell'incertezza dell'evolversi della Pandemia da Covid-19, avrà un orizzonte temporale di due anni, nel corso del quale proseguirà un attento monitoraggio della domanda e dell'offerta commerciale, prestando particolare attenzione al meccanismo di formazione dei prezzi dei biglietti aerei.

Tenuto conto delle risultanze delle analisi condotte con lo studio di mercato e dai successivi approfondimenti svolti dagli advisor, le frequenze e le capacità richieste per ciascuna rotta risultano idonee a soddisfare la domanda futura stimata. I voli si concentrano principalmente nelle fasce della mattina (indicativamente 7:00 – 9:00) e quella serale (indicativamente 18:30 – 22:30) al fine di consentire ai passeggeri residenti, e non residenti, un viaggio di andata e di ritorno in giornata evitando sovracosti legati all'altrimenti obbligata permanenza oltre la giornata.

I nuovi oneri di servizio pubblico da/per la Sardegna, pertanto, tenuto conto delle tempistiche ordinate dal Regolamento CE n. 1008/2008, decorreranno dal 15 maggio 2022.

Quanto sopra premesso, l'Assessore dei Trasporti per dare corso, senza indugio, alla complessa procedura finalizzata alla imposizione dei nuovi OSP, nel richiamare l'art. 36, comma 2, della legge 17 maggio 1999, n. 144 e l'art. 2 del "Protocollo d'intesa per la Continuità territoriale aerea da e per la Sardegna", sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ENAC e Regione Autonoma della Sardegna, a mente del quale la Conferenza di servizi definisce i contenuti degli oneri di servizio pubblico, ritiene di dover procedere all'approvazione dell'allegata bozza di schema di imposizione di oneri di servizio pubblico da sottoporre all'esame della Conferenza di Servizi.

La Giunta regionale, udita la proposta dell'Assessore dei Trasporti, di concerto con il Vicepresidente, visto il parere favorevole di legittimità del Direttore generale dell'Assessorato sulla proposta in esame

DELIBERA



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 41/20
DEL 19.10.2021

- di approvare l'allegata bozza di schema di imposizione di oneri di servizio pubblico che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- di dare mandato all'Assessore dei Trasporti a rappresentare lo schema di imposizione di oneri di servizio pubblico in sede di Conferenza di Servizi e di porre in essere tutti gli adempimenti conseguenti alla presente deliberazione.

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Direttore Generale

Silvia Curto

Il Vicepresidente

Alessandra Zedda