



**Legge regionale 23 ottobre 2023 n. 9 art. 136, "Norme in materia di aiuti per il potenziamento del traffico aereo della Sardegna". Direttive di attuazione per l'elaborazione del programma di attività, con particolare attenzione alle rotte, all'offerta di trasporto e alla durata.**

**Premessa**

L'art.136 della legge regionale 23 ottobre 2023 n.9 ha previsto che "Al fine di migliorare la connettività della Sardegna e la mobilità dei cittadini dell'Unione europea, in attuazione degli articoli 16 e 119, sesto comma, della Costituzione, in conformità a quanto previsto dalla comunicazione n. 2014/C 99/03 della Commissione europea del 4 aprile 2014, recante Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree, la Regione concede aiuti di Stato per il potenziamento del traffico aereo da e verso gli aeroporti sardi.

2. La Regione, nei limiti delle disponibilità di bilancio, concede aiuti per le finalità di cui al comma 1 per l'attivazione di nuovi collegamenti, finalizzati anche alla destagionalizzazione delle presenze turistiche, alla connessione con il mercato crocieristico e all'attività di promozione e informazione.

3. I beneficiari degli aiuti di cui al comma 2 sono i vettori aerei europei in possesso dei seguenti requisiti: a) certificato di operatore aereo (COA) e della licenza di esercizio, così come definiti dalle norme dell'Unione europea vigenti; b) iscrizione al registro delle imprese della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura (CCIAA), oppure in analogo registro dello Stato di appartenenza per il tipo di attività inerente all'oggetto della presente procedura. È esclusa l'impresa partecipante che ha beneficiato di un precedente aiuto illegittimo dichiarato incompatibile da una decisione della Commissione europea e non l'ha rimborsato al momento di presentazione della domanda di partecipazione alla procedura di evidenza pubblica.

4. La Regione concede gli aiuti di cui al comma 2 nei limiti stabiliti dal titolo 5.2. lettera e), punto 150 della comunicazione n. 2014/C 99/03. Gli aiuti di cui al comma 2, al fine di potenziare lo sviluppo del traffico aereo da e per la Sardegna, sono concessi tramite finanziamento diretto, in conformità ai criteri di cui alla comunicazione n. 2014/C 99/03 e dei connessi atti della relativa procedura ad evidenza pubblica.

5. Gli aiuti di cui al comma 2, sono concessi fino ad un massimo del 50 per cento dei costi ammissibili nei limiti finanziari e temporali previsti dalla comunicazione n. 2014/C 99/03.

6. In conformità alla comunicazione n. 2014/C 99/03 e tenuto conto di quanto previsto dall'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, gli aiuti di cui al comma 2 possono essere concessi se sono soddisfatti i seguenti criteri: a) la nuova rotta promuove l'aumento del volume del traffico dei passeggeri; b) gli aiuti non determinano il trasferimento di passeggeri da una compagnia



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

all'altra; c) gli aiuti non si cumulano con altri aiuti presenti sulla stessa rotta, o rotta comparabile, quali, ad esempio, obblighi di servizio pubblico o altri finanziamenti che coprono gli stessi costi, ma erogati da altri Stati; d) il servizio aereo proposto non è operato tra i due aeroporti della rotta in questione.

7. Le rotte beneficiarie degli aiuti di cui al comma 2 sono indicate dalla Regione negli atti della relativa procedura ad evidenza pubblica.

8. Con deliberazione della Giunta regionale, da adottarsi su proposta dell'Assessore regionale competente in materia di trasporti, d'intesa con l'Assessore regionale competente in materia di turismo, previo parere della Commissione consiliare competente in materia di trasporti da esprimere entro quindici giorni decorsi i quali se ne prescinde, sono approvate le direttive per l'elaborazione del programma di attività, con particolare attenzione alle rotte, all'offerta di trasporto e alla durata. Gli atti emanati in applicazione della presente legge sono attuati in conformità alla normativa vigente dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato e in conformità alla comunicazione n. 2014/C 99/03.

9. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di euro 5.000.000 per l'anno 2023 e di euro 10.000.000 per ciascuno degli anni 2024 e 2025 (missione 10 - programma 04 - titolo 1). 10. Agli oneri di cui al comma 9 si fa fronte, per gli anni 2023, 2024 e 2025, mediante pari riduzione delle risorse relative all'autorizzazione di spesa di cui alla legge regionale 2 dicembre 2011, n. 25 (Norme per la copertura finanziaria della continuità territoriale aerea), e successive modifiche ed integrazioni, allocate per i medesimi anni in conto della missione 10 – programma 04 - titolo 1, del bilancio della Regione per gli anni 2023-2025. Per gli anni successivi al 2025, ai sensi dell'articolo 38, comma 1, del decreto legislativo n. 118 del 2011, la Regione attua gli interventi di cui alla presente legge nei limiti delle risorse stanziare annualmente con la legge di bilancio (missione 10 - programma 04 - titolo 1)".

La misura di aiuto ha come scopo principale il potenziamento del traffico aereo da e verso gli aeroporti sardi, nel rispetto della normativa comunitaria sugli aiuti di Stato alle compagnie aeree, per migliorare la connettività della Sardegna e la mobilità dei cittadini dell'Unione europea, col fine di aumentare la libertà di circolazione, non solo dei sardi ma di tutti i cittadini europei, affiancando al modello della continuità territoriale uno strumento che faciliti lo sviluppo di nuovi collegamenti da e verso l'Isola.

La misura è volta, altresì, a ridurre gli svantaggi derivanti dalla condizione di insularità della Sardegna e a favorirne lo sviluppo ai sensi dell'articolo 119, comma 6, della Costituzione e per incentivare le compagnie aeree a correre il rischio di aprire nuovi collegamenti. I suddetti nuovi collegamenti non ancora sperimentati, devono essere finalizzati, oltre che al raggiungimento degli



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

obiettivi di interesse comune anche alla destagionalizzazione delle presenze turistiche, alla connessione con il mercato crocieristico e all'attività di promozione e informazione dell'Isola

Ai sensi di quanto previsto dal sopracitato art.136, comma 6, della legge regionale n.9/2023, gli aiuti possono essere concessi se sono soddisfatti i criteri espressamente previsti nella medesima norma.

Nella definizione dei nuovi collegamenti da inserire nel Programma di Attività ci si dovrà attenere alle seguenti indicazioni.

Si considerano nuovi collegamenti quelli che non sono inseriti nella programmazione dei vettori aerei riferita alla stagione IATA in corso e nelle due precedenti.

I nuovi collegamenti devono collegare un aeroporto sardo, direttamente (point to point) o previo scalo presso altro aeroporto situato in Sardegna, con aeroporti situati presso uno degli Stati aderenti allo Spazio aereo comune europeo e, essendo la Sardegna regione remota ai sensi di quanto previsto dagli Orientamenti della Commissione Europea, anche presso altri Stati non aderenti allo Spazio aereo comune europeo. Compatibilmente con la risposta del mercato, i nuovi collegamenti che saranno inseriti nel Programma di Attività e nella procedura ad evidenza pubblica saranno equamente suddivisi tra i tre aeroporti sardi; il programma di attività, per quanto possibile, dovrà coordinare l'offerta dai tre scali sardi per evitare sovrapposizioni o conflitti.

Si considerano, pertanto, ammissibili nuovi collegamenti nazionali o internazionali con preferenza da assegnare a questi ultimi cui deve essere destinato, complessivamente, un budget non inferiore al 65% delle somme stanziare.

Nel rispetto di quanto previsto dagli Orientamenti della Commissione Europea, quando un collegamento che sarà operato dalla nuova rotta è già servito da un servizio ferroviario ad alta velocità o da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza in condizioni analoghe, in particolare per quanto riguarda la durata del viaggio, non può essere considerato tale da contribuire agli obiettivi di interesse comune e pertanto non sarà considerato "nuovo" ai fini dell'ammissione all'aiuto. L'aiuto può essere richiesto e concesso per un massimo di tre anni consecutivi.

Il collegamento dovrà avere almeno una frequenza settimanale e sarà oggetto di premialità il vettore che garantirà l'operatività della rotta per l'intero anno.

In ogni caso dovrà essere garantita, come minimo, l'operatività della rotta per un'intera stagione IATA (quindi anche nel periodo shoulder / mesi di spalla in caso della IATA summer: aprile, maggio e ottobre).

La rotta attivata deve essere stabile e sostenibile a prescindere dal sostegno pubblico dopo la cessazione dell'erogazione dell'aiuto; a comprova della sostenibilità della rotta, le compagnie aeree devono produrre, in occasione della procedura ad evidenza pubblica, un piano industriale da cui si



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

evinca che la rotta che riceve l'aiuto presenti prospettive di redditività per la compagnia aerea senza finanziamento pubblico dopo 3 anni.

In alternativa, e solo in caso di mancata presentazione del piano industriale presentato ex ante, le compagnie aeree devono impegnarsi in modo irrevocabile a operare la rotta di cui trattasi per un periodo almeno pari a quello per cui hanno ricevuto gli aiuti all'avviamento.

Al fine di migliorare le probabilità di successo dell'iniziativa, l'individuazione puntuale delle rotte da sottoporre alla procedura di evidenza pubblica sarà preceduta da apposito studio o indagine di mercato.

## 1. Definizioni

**Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree o Orientamenti della Commissione Europea:** si tratta della Comunicazione della Commissione — Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03) pubblicato nella GUE C 99 del 04.04.2014, pag. 3, rettifica pubblicata nella GUE C 160 del 27.05.2014, pag. 22, successivamente aggiornata sulla base della Comunicazione della Commissione che modifica le comunicazioni della Commissione relative, rispettivamente, agli orientamenti dell'Unione europea per l'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato in relazione allo sviluppo rapido di reti a banda larga, agli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020, agli aiuti di Stato a favore delle opere cinematografiche e di altre opere audiovisive, agli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio e agli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 198/02), pubblicata nella GUE C 198 del 27.06.2014 pag.30.;

**Aiuto di Stato:** qualsiasi misura che risponda a tutti i criteri stabiliti all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE;

**Aiuto di avviamento a favore di compagnie aeree compatibile con il mercato interno:** aiuto di Stato concesso a compagnie aeree per il lancio di una nuova rotta allo scopo di migliorare la connettività di una regione o per favorirne lo sviluppo, considerato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, se le condizioni cumulative di cui al punto 79 degli Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree sono soddisfatte conformemente ai punti da 139 a 153 dei medesimi Orientamenti;

**Aeroporto sardo:** gli scali aeroportuali di Alghero-Fertilia, Cagliari-Elmas e Olbia- Costa Smeralda;

**Spazio aereo comune europeo:** si tratta dello spazio aereo degli Stati che hanno sottoscritto l'Accordo multilaterale di cui alla Decisione 2006/682/CE del Consiglio e dei rappresentanti degli Stati



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

membri dell'Unione europea, riuniti in sede di Consiglio, relativa alla firma e all'applicazione provvisoria dell'accordo multilaterale tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, il Montenegro, il Regno di Norvegia, la Romania, la Repubblica di Serbia e la Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo, sull'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo (ECAA) pubblicato in GUE L 285 del 16.10.2006, pag. 1 ed alla Decisione (UE) 2018/145 del Consiglio, del 9 ottobre 2017, relativa alla conclusione, a nome dell'Unione, dell'accordo multilaterale tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Romania, la Repubblica di Serbia e la Missione delle Nazioni Unite per l'amministrazione ad interim nel Kosovo (Tale designazione non pregiudica le posizioni riguardo allo status ed è in linea con la risoluzione 1244/1999 dell'UNSC e con il parere della CIG sulla dichiarazione di indipendenza del Kosovo.), sull'istituzione di uno Spazio aereo comune europeo (ECAA), pubblicato in GUE L 26/1 del 31.01.2018;

**Nuova rotta aerea/nuovo collegamento:** collegamento, point to point o previo scalo presso altro aeroporto sardo, tra un aeroporto sardo e un aeroporto situato in Italia, negli Stati aderenti allo Spazio aereo comune europeo e, essendo la Sardegna regione remota, in altri Stati anche se non aderenti allo Spazio aereo comune europeo, che alla data di pubblicazione della procedura di selezione per il contributo non sia già operata dall'aeroporto sardo di origine e che non lo sia stata nella stagione IATA in corso e nelle due stagioni IATA precedenti.

**Compagnia aerea o vettore aereo europeo:** compagnia aerea con una licenza di esercizio valida, rilasciata da uno Stato membro dell'Unione Europea o da uno Stato membro dello Spazio aereo comune europeo ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio;

**Catchment area o bacino di utenza di un aeroporto:** una delimitazione di mercato geografica stabilita di norma a circa 100 chilometri o a circa 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità. Tuttavia, il bacino di utenza di un determinato aeroporto può essere diverso e deve tener conto delle specificità di ciascun aeroporto. Le dimensioni e la forma del bacino di utenza variano da un aeroporto all'altro e dipendono dalle varie caratteristiche dell'aeroporto, inclusi il modello industriale, l'ubicazione e le destinazioni da esso servite;

**Treno ad alta velocità:** un treno in grado di raggiungere velocità superiori a 200 km/h secondo la definizione di cui al punto 25, n. 17) degli Orientamenti UE;



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

**Destagionalizzazione del turismo:** azioni che mirano a incrementare i flussi turistici cercando di variare l'offerta turistica verso nuovi target e migliorare le performance delle attività turistico ricettive, al fine di ampliare il periodo di stagione di interesse;

**Mercato crocieristico:** settore dell'industria del turismo che sviluppa viaggi con una nave da crociera utilizzata per scopi ricreativi e turistici;

**Certificato COA:** certificato di operatore aereo rilasciato dall'autorità competente di uno stato membro ai sensi della normativa UE;

**Licenza di esercizio:** licenza di esercizio di trasporto aereo rilasciata dall'autorità competente di uno stato membro ai sensi dell'art.5, punti 1 e 2, del Regolamento (CE) n. 1008/2008;

**Finanziamento diretto:** è il finanziamento che viene erogato dall'ente che gestisce la misura di aiuto direttamente e senza tramite al beneficiario;

**Procedura ad evidenza pubblica:** la procedura di gara finalizzata alla scelta di un contraente da parte della pubblica amministrazione nel rispetto delle regole pubblicistiche e delle norme di azione che sovrintendono, garantiscono e regolamentano il corretto esercizio del potere pubblico, caratterizzata da conoscibilità, trasparenza, par condicio, imparzialità e pubblicità (è la procedura principale e necessaria con la quale la P.A. italiana individua il soggetto con cui concludere un'attività negoziale per il reperimento sul libero mercato di forniture, servizi e opere);

**Costi ammissibili:** i diritti aeroportuali riscossi in relazione alla nuova rotta aerea;

**Diritti aeroportuali:** un prezzo o prelievo riscosso a favore dell'aeroporto e versato dagli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo di strutture e servizi che sono forniti esclusivamente dall'aeroporto, e che sono collegati all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili, nonché al trattamento dei passeggeri e delle merci, compresi oneri o tasse pagati per i servizi di assistenza a terra e tasse per l'infrastruttura di assistenza a terra centralizzata;

**Cumulo aiuti presenti:** sommatoria dei contributi pubblici che una compagnia aerea può ricevere a vario titolo sulla stessa rotta, o rotta comparabile, quali, ad esempio, obblighi di servizio pubblico o altri finanziamenti che coprono gli stessi costi, ma erogati da altri Stati;

**Rotta comparabile:** rotta aerea che unisce due aeroporti che si trovano all'interno della stessa catchment area;

**Programma di attività:** documento programmatico che regola tutte le fasi funzionali alla completa implementazione dell'aiuto previsto dall'art.136 della legge regionale n.9/2023;

**Offerta di trasporto:** insieme di infrastrutture, mezzi, tecnologie, servizi, regole e prezzi che permettono di spostarsi da un punto all'altro del territorio;



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

## 2. Programma di Attività

Il Programma di Attività è il documento programmatico che regola tutte le fasi funzionali alla completa implementazione dell'aiuto previsto dall'art.136 della legge regionale n.9/2023 e costituisce atto di indirizzo per la predisposizione della successiva procedura ad evidenza pubblica volta a selezionare i beneficiari dell'aiuto e deve essere adeguatamente sviluppato in ognuno dei seguenti punti:

1. **Offerta di Trasporto aereo:** descrizione dell'insieme di infrastrutture, mezzi, tecnologie, servizi, regole e prezzi che permettono di spostarsi dal territorio della Sardegna (analisi di contesto) verso l'esterno, al momento della redazione del Programma di Attività;
2. **Descrizione aiuto:** descrizione dell'aiuto di Stato con particolare riferimento ai seguenti requisiti:
  - a) **contributo a un obiettivo ben definito di interesse comune:** un aiuto di Stato deve avere un obiettivo di interesse comune in conformità all'articolo 107, paragrafo 3, del trattato;
  - b) **necessità di un intervento statale:** una misura di aiuto di Stato deve essere destinata a una situazione in cui può determinare un miglioramento tangibile che il mercato da solo non è in grado di fornire, ad esempio per porre rimedio a una criticità del mercato o per risolvere questioni in materia di equità o coesione;
  - c) **adeguatezza della misura di aiuto:** la misura di aiuto deve essere uno strumento politico adeguato per conseguire l'obiettivo di interesse comune;
  - d) **effetto di incentivazione:** l'aiuto deve essere tale da modificare il comportamento delle imprese interessate spingendole a intraprendere un'attività supplementare che non svolgerebbero senza l'aiuto o svolgerebbero soltanto in modo limitato, con diverse modalità o altrove;
  - e) **proporzionalità dell'aiuto (aiuto limitato al minimo):** l'aiuto deve essere limitato al minimo indispensabile per stimolare investimenti o attività supplementari nella regione interessata;
  - f) **prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e gli scambi tra Stati membri:** gli effetti negativi dell'aiuto devono essere sufficientemente limitati, in modo che l'impatto complessivo della misura sia positivo;
  - g) **trasparenza dell'aiuto:** gli Stati membri, la Commissione, gli operatori economici e il pubblico interessato devono poter accedere facilmente a tutti gli atti e informazioni pertinenti in merito all'aiuto concesso.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

1. **Individuazione di nuove rotte/collegamenti:** esplicitazione dei criteri utilizzati per l'individuazione delle rotte che possono concretizzarsi anche nelle risultanze di un apposito studio o di un'indagine di mercato ed elencazione delle rotte selezionate o, quantomeno, dei mercati di riferimento e Paesi eligibili con cui attivare i collegamenti, nonché le caratteristiche tecniche minime degli aeromobili;
2. **Implementazione dell'aiuto:** descrizione delle modalità e caratteristiche del procedimento ad evidenza pubblica per individuare il beneficiario dell'aiuto, del procedimento di monitoraggio e di controllo;
3. **Durata dell'aiuto:** specificazione della durata del singolo aiuto e dell'intera misura di aiuto;
4. **Cronoprogramma:** cronoprogramma delle attività funzionali all'implementazione della stessa, comprensiva della fase di monitoraggio e controllo.

### **3. Necessità di intervento e nuovi collegamenti ammissibili**

La misura di aiuto è istituita per la necessità di incentivare le compagnie aeree a correre il rischio di aprire nuovi collegamenti, non ancora sperimentati, finalizzati, oltre che al raggiungimento degli obiettivi di interesse comune di cui all'articolo precedente, anche alla destagionalizzazione delle presenze turistiche, alla connessione con il mercato crocieristico e all'attività di promozione e informazione dell'Isola.

Ai sensi di quanto previsto dall'art.136, comma 6, della legge regionale n.9/2023, gli aiuti possono essere concessi se sono soddisfatti i seguenti criteri:

- a) la nuova rotta promuove l'aumento del volume del traffico dei passeggeri;
- b) gli aiuti non determinano il trasferimento di passeggeri da una compagnia all'altra;
- c) gli aiuti non si cumulano con altri aiuti presenti sulla stessa rotta, o rotta comparabile, quali, ad esempio, obblighi di servizio pubblico o altri finanziamenti che coprono gli stessi costi, ma erogati da altri Stati;
- d) il servizio aereo proposto non è già operato tra i due aeroporti della rotta in questione.

Nella definizione dei nuovi collegamenti da inserire nel Programma di Attività ci si dovrà attenere alle seguenti indicazioni. Si considerano nuovi i collegamenti non inseriti nella programmazione dei vettori aerei riferita alla stagione IATA in corso e nelle due precedenti.

I nuovi collegamenti devono collegare un aeroporto sardo, direttamente (point to point) o previo scalo presso altro aeroporto situato in Sardegna, con aeroporti situati in altri Stati, aderenti o non aderenti allo Spazio aereo comune europeo essendo la Sardegna regione remota ai sensi di quanto previsto dagli Orientamenti della Commissione Europea.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Compatibilmente con la risposta del mercato, i nuovi collegamenti che saranno inseriti nel Programma di Attività e nella procedura ad evidenza pubblica saranno equamente suddivisi tra i tre aeroporti sardi; il programma di attività, per quanto possibile, dovrà coordinare l'offerta dai tre scali sardi per evitare sovrapposizioni o conflitti.

Si considerano, pertanto, ammissibili nuovi collegamenti nazionali o internazionali con preferenza da assegnare a questi ultimi cui deve essere destinato, complessivamente, un budget non inferiore al 65% delle somme stanziare.

Nel rispetto di quanto previsto dagli Orientamenti della Commissione Europea, quando un collegamento che sarà operato dalla rotta è già servito da un servizio ferroviario ad alta velocità o da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza in condizioni analoghe, in particolare per quanto riguarda la durata del viaggio (cfr definizione di rotta comparabile al precedente articolo 1), non può essere considerato tale da contribuire agli obiettivi di interesse comune e pertanto non sarà considerato "nuovo" ai fini dell'ammissione all'aiuto.

L'aiuto può essere richiesto e concesso per un massimo di tre anni consecutivi.

Il collegamento dovrà avere almeno una frequenza settimanale e sarà oggetto di premialità il vettore che garantirà l'operatività della rotta per l'intero anno. In ogni caso dovrà essere garantita, come minimo, l'operatività della rotta per un'intera stagione IATA (quindi anche nel periodo shoulder / mesi di spalla in caso della IATA summer: aprile, maggio e ottobre).

La rotta attivata deve essere stabile e sostenibile a prescindere dal sostegno pubblico dopo la cessazione dell'erogazione dell'aiuto; a comprova della sostenibilità della rotta, le compagnie aeree devono produrre, in occasione della procedura ad evidenza pubblica, un piano industriale da cui si evinca che la rotta che riceve l'aiuto presenti prospettive di redditività per la compagnia aerea senza finanziamento pubblico dopo 3 anni.

In alternativa, e solo in caso di mancata presentazione del piano industriale presentato ex ante, le compagnie aeree devono impegnarsi in modo irrevocabile a operare la rotta di cui trattasi per un periodo almeno pari a quello per cui hanno ricevuto gli aiuti all'avviamento.

Al fine di migliorare le probabilità di successo dell'iniziativa, l'individuazione puntuale delle rotte da sottoporre alla procedura di evidenza pubblica sarà preceduta da apposito studio o indagine di mercato.

#### **4. Beneficiari e requisiti generali**

Salva la possibilità di stabilire ulteriori requisiti nel Programma di Attività o nel Bando di gara ad evidenza pubblica, per poter essere ammesso a partecipare alla selezione per la concessione degli



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

aiuti per il potenziamento del traffico aereo della Sardegna occorre possedere i seguenti requisiti minimi:

1. essere vettori aerei europei;
2. essere iscritto al registro delle imprese della C.C.I.A.A., ovvero in analogo registro dello Stato di appartenenza per il tipo di attività inerente all'oggetto della procedura (nel caso di organismi non tenuti all'obbligo di iscrizione al registro delle imprese della C.C.I.A.A., dichiarazione del legale rappresentante resa in forma di autocertificazione ai sensi del D.P.R. 445/2000 con la quale si dichiara l'insussistenza del suddetto obbligo di iscrizione);
3. essere in regola con gli obblighi in materia di regolarità contributiva e fiscale, secondo la legislazione italiana o quella del proprio paese di origine;
4. essere in regola con gli obblighi relativi alla normativa antimafia, secondo la legislazione italiana o quella del proprio paese di origine;
5. essere in regola con le norme per il diritto al lavoro dei disabili di cui alla legge 12 marzo 1999, n. 68, e successive modifiche e integrazioni o a quella del proprio paese di origine;
6. non essere inserito nella cosiddetta "black list" relativa alle compagnie aeree che non rispondono agli standard di sicurezza europea, così come pubblicata sul sito internet: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-air-safety-list\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-air-safety-list_en);
7. non essere stato condannato ad una sanzione interdittiva ai sensi dell'art. 9 comma 2 del decreto legislativo n. 231/2001 o a qualsiasi altra condanna che comporti il divieto di contrattare con una Pubblica Amministrazione;
8. non essere soggetto a fallimento, liquidazione coatta, concordato preventivo o altre procedure concorsuali e di non avere in corso un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni.

Non potrà beneficiare dell'aiuto il vettore aereo che ha ricevuto e, successivamente, non rimborsato o depositato in un conto bloccato, un precedente aiuto di Stato illegittimo dichiarato incompatibile da una decisione di recupero della Commissione, inclusi gli interessi di recupero.

## **5. Requisiti tecnici**

Salva la possibilità di stabilire ulteriori requisiti nel Programma di Attività o nel Bando di gara ad evidenza pubblica, per poter essere ammesso a partecipare alla selezione per la concessione degli aiuti per il potenziamento del traffico aereo della Sardegna occorre possedere i seguenti requisiti minimi:



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

1. essere in possesso di certificato di operatore aereo (COA) e licenza di esercizio così come definiti dalle vigenti norme dell'Unione Europea rilasciati dall'Autorità competente di uno Stato membro;
2. essere in possesso di polizza assicurativa obbligatoria contro gli incidenti, che copra, in particolare, passeggeri, bagagli, merci trasportate/cargo e terzi, ai sensi, tra l'altro, del Regolamento (CE) n. 785/2004, così come modificato dal Regolamento (CE) n. 285/2010;
3. possedere, al momento della presentazione della domanda di accesso al contributo e comunque per tutto il periodo di durata della nuova rotta, la flotta necessaria a soddisfare l'offerta stimata prevista;
4. impegnarsi, in caso di aggiudicazione, a conformarsi al "Regolamento sull'uso della lingua italiana a bordo degli aeromobili che operano sul territorio italiano" approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ENAC nella seduta del 12 settembre 2006 e consultabile sul sito dell'ENAC [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it).

#### **6. Modalità di presentazione delle domande per accedere al contributo**

L'aiuto all'avviamento deve avvenire tramite un finanziamento diretto al vettore che avrà presentato, nell'ambito della procedura ad evidenza pubblica che sarà appositamente avviata, per ciascuna rotta, la proposta tecnico economica più vantaggiosa in termini di servizi offerti e numero di passeggeri potenzialmente interessati, che permettono lo sviluppo del traffico aereo da e per la Sardegna.

Il contributo non potrà essere cumulabile con altri aiuti presenti sulla stessa rotta, o rotta comparabile, quali, ad esempio, obblighi di servizio pubblico o altri finanziamenti che coprono gli stessi costi ma erogati da altri stati. Pertanto, una volta individuate le rotte oggetto di incentivo, dovrà essere verificato che esse non siano già oggetto di altri contributi.

Salva la possibilità di stabilire ulteriori requisiti nel Programma di Attività o nel Bando di gara ad evidenza pubblica, i vettori aerei che faranno domanda di contributo dovranno presentare un business plan per ciascuna rotta, contenente, come minimo, le seguenti informazioni:



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

- a. Nuova rotta collegata agli aeroporti di Alghero, Cagliari o Olbia;
- b. Frequenza del collegamento e tipo di aeromobile/i utilizzato/i;
- c. Disponibilità della flotta al momento di presentazione della domanda;
- d. Tempo necessario per l'avvio dell'esercizio della nuova rotta;
- e. Numero di passeggeri trasportati stimati per ciascuna stagione IATA o annualità;
- f. Piano finanziario da cui si evinca che la rotta che riceve l'aiuto presenti prospettive di redditività per la compagnia aerea senza finanziamento pubblico dopo 3 anni.

Le compagnie aeree dovranno mantenere operativa la nuova rotta, per cui hanno ricevuto il contributo, per un numero di anni corrispondente a quello per cui hanno ricevuto l'aiuto.

Alle compagnie aeree aggiudicatrici dell'aiuto sarà richiesta la presentazione di una polizza fideiussoria con importo adeguato al contributo che verrà erogato e agli impegni assunti.

Il gruppo di lavoro interdisciplinare dovrà indicare le modalità per la presentazione delle domande e relativi allegati, affinché vengano rispettati i criteri di sicurezza informatica.

La Regione Sardegna selezionerà i vettori interessati ad attivare nuovi collegamenti da e verso i tre aeroporti sardi di Alghero, Cagliari e Olbia, mediante procedura competitiva ad evidenza pubblica e renderà noti i propri progetti in tempo utile e a condizioni tali da garantire un livello adeguato di pubblicità per permettere a tutte le compagnie aeree interessate di offrire i loro servizi.

L'ENAC e le società di gestione aeroportuale dei tre aeroporti sardi supporteranno la Regione nella verifica delle domande presentate e della rispondenza quantitativa e qualitativa dei servizi resi.

## 7. Entità dell'aiuto

La dotazione finanziaria disponibile per l'anno 2023 è pari ad euro 5.000.000, e 10.000.000 per ciascuna annualità 2024 e 2025. I vettori beneficiari avranno diritto all'erogazione degli aiuti esclusivamente nei limiti delle disponibilità finanziarie.

<b>Budget complessivamente disponibile</b>	
Anno 2023	5.000.000,00
Anno 2024	10.000.000,00
Anno 2025	10.000.000,00

L'aiuto all'avviamento può coprire fino al 50% dei diritti aeroportuali in relazione a una rotta per un periodo massimo di tre anni. I costi ammissibili sono i diritti aeroportuali in relazione alla rotta.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Nello specifico tale contributo sarà pari al 50% di tutti i costi aeroportuali che la compagnia deve sostenere negli scali, quali:

- a) diritti d'imbarco (passenger boarding tax);
- b) diritti d'atterraggio (landing fee);
- d) costi dei servizi di controllo passeggeri/bagaglio a mano e servizi di controllo bagagli di stiva, smistamento bagagli;
- e) tariffe per i servizi PRM;
- f) costi dei servizi di handling;
- g) altre tasse e costi comunque riscossi a favore dell'aeroporto e versati dagli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo di strutture e servizi che sono forniti esclusivamente dall'aeroporto (cfr. definizione di costi ammissibili e diritti aeroportuali al precedente punto 2).

#### **8. Modalità di scelta /selezione del beneficiario**

Le procedure di scelta dei beneficiari delle incentivazioni in argomento e il dettaglio delle modalità di attribuzione del punteggio sono rimesse alle valutazioni del gruppo interdisciplinare di lavoro e confluiranno nel Programma di Attività.

In ogni caso, dovrà essere previsto nel bando che sia un'apposita commissione di gara ad attribuire il punteggio di merito ai singoli partecipanti.

Nel valorizzare e confrontare le offerte presentate dalle compagnie aeree, per ciascun mercato di riferimento o rotta, saranno assegnati punteggi più alti ai vettori che prevedono nella propria offerta aspetti quali a titolo esemplificativo e non esaustivo:

1. le potenzialità di ulteriori collegamenti che la destinazione prescelta assicura: nella scelta delle nuove rotte saranno privilegiate quelle che consentiranno il collegamento con hub che possono favorire una conseguente espansione della platea di viaggiatori;
2. una maggiore continuità del collegamento con particolare riferimento alla stagione IATA winter;
3. un contributo maggiore alla destagionalizzazione dell'offerta turistica;
4. in caso di nuove rotte internazionali verso catchment areas mai collegate, si privilegeranno quelle più popolose;
5. la rapidità di messa in servizio della rotta;
6. un'offerta annuale più alta dei posti disponibili;
7. un numero maggiore totale di collegamenti (singole rotte point-to-point);



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

8. un numero maggiore di frequenze settimanali: le frequenze dovranno essere modulate anche in relazione a eventi di particolare interesse (sport, concerti, eventi culturali o religiosi, ecc.), a periodi prolungati di vacanza o ad altre circostanze che possano indurre alla mobilità turistica;
9. un numero totale maggiore di anni di operatività;
10. la maggiore prosecuzione della rotta anche al di fuori del triennio di incentivo;
11. la migliore connessione con il mercato crocieristico;

## **9. Convenzione**

Il vettore che si aggiudicherà il contributo sottoscriverà con la Regione un'apposita convenzione in cui sarà precisato il servizio aereo soggetto ad aiuto, comprensivo del periodo coperto, della durata, delle frequenze, dei posti offerti, del tipo di aeromobili e di tutte le informazioni che connotano l'offerta presentata in occasione della procedura ad evidenza pubblica.

Prima della stipula della convenzione il vettore dovrà costituire in favore della Regione idonea garanzia sotto forma di cauzione o polizza fideiussoria secondo le modalità previste dagli artt.106 e 117 del D.Lgs. 31 marzo 2023 n.36 di un importo adeguato al contributo che verrà erogato e agli impegni assunti.

Nella convenzione sarà precisata la periodicità dei pagamenti che consisterà in un acconto pari all'ottanta per cento dell'aiuto da erogarsi, a scelta dell'offerente, con cadenza bimestrale o trimestrale e in un saldo della restante cifra al termine di ciascun anno.

## **10. Monitoraggio**

Le modalità per l'effettuazione del monitoraggio del servizio aereo oggetto di convenzione e delle correlate incentivazioni (quali le tipologie di report e tabelle dati da produrre relativamente a voli programmati ed effettuati, orario di partenza e arrivo programmati ed effettivi, passeggeri trasportati e loro articolazione, ecc.) sono rimesse alle valutazioni del gruppo interdisciplinare di lavoro e confluiranno nel Programma di Attività.

## **11. Controlli e penali**

Le tipologie di controlli e conseguenti penali inerenti al servizio aereo oggetto di convenzione sono rimesse alle valutazioni del gruppo interdisciplinare di lavoro e confluiranno nel Programma di Attività, in modo da garantire la massima continuità, regolarità e puntualità del servizio.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

## **12. Rapporti Commissione e notifica**

In ossequio a quanto previsto dal Codice delle migliori pratiche applicabili nei procedimenti di controllo sugli aiuti di Stato (2018/C 253/05), saranno avviati i c.d. contatti pre-notifica al fine di definire le informazioni necessarie perché la notifica formale della misura di aiuto di Stato, laddove necessaria, sia considerata completa.

Nel caso in cui dai contatti di pre-notifica dovesse emergere l'obbligatorietà della notifica formale, la presente misura di aiuto sarà oggetto di notifica alla Commissione europea ai sensi dell'art. 108, par. 3, TFUE e, in base alla clausola di sospensione o obbligo di stand-still, l'aiuto non potrà essere erogato prima che la Commissione lo abbia autorizzato (art. 108, par. 3, TFUE). Al fine di garantire il rispetto dei divieti di cumulo e degli obblighi di trasparenza e di pubblicità previsti dalla normativa europea e nazionale in materia di aiuti di Stato, la misura sarà quindi soggetta ad obbligo di registrazione nel Registro Nazionale Aiuti (RNA) istituito dall'art. 52 della L. 234/2012.