



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Allegato alla Delib.G.R. n. 8/27 del 5.2.2025

Legge regionale 23 ottobre 2023, n. 9, art. 136, “Norme in materia di aiuti per il potenziamento del traffico aereo della Sardegna”

Programma delle attività

Sommario

Premessa/Inquadramento giuridico.....	2
Offerta di Trasporto aereo	4
Aeroporto di Alghero	4
Aeroporto di Cagliari	4
Aeroporto di Olbia.....	5
Descrizione dell'aiuto.....	6
Contributo a un obiettivo ben definito di interesse comune.....	6
Necessità di un intervento statale.....	6
Adeguatezza della misura di aiuto.....	7
Effetto di incentivazione.....	8
Proporzionalità dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)	9
Prevenzione degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e gli scambi tra Stati membri	9
Trasparenza dell'aiuto	11
Individuazione di nuove rotte/collegamenti.....	12
Implementazione e durata dell'aiuto.....	20
Fasi e criteri di valutazione delle proposte	23
Conclusioni.	36



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Premessa/Inquadramento giuridico

La Regione Autonoma della Sardegna, sulla scorta di quanto disposto dall'art. 174 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) e dagli articoli 16 e 119, comma 6 della Costituzione, in relazione agli svantaggi derivanti dall'insularità della Sardegna, ha previsto, all'art. 136 della legge regionale n.9 del 23.10.2023, una misura volta a potenziare il traffico aereo facilitando lo sviluppo di nuovi collegamenti da e verso l'Isola, nel rispetto della normativa comunitaria sugli aiuti di Stato ed in particolare della 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.

Il regime di aiuto introdotto con la sopra citata disposizione ha come scopo principale l'attivazione di nuove rotte per migliorare la connettività della Sardegna e la mobilità dei cittadini dell'Unione europea. In particolare, si intende incentivare i vettori ad aprire nuovi collegamenti, non ancora sperimentati, programmati o comunque non operati nella stagione IATA in corso e nelle due stagioni IATA precedenti, finalizzati anche alla destagionalizzazione delle presenze turistiche, alla connessione con il mercato crocieristico e all'attività di promozione e informazione dell'Isola.

Pertanto, con le deliberazioni della Giunta regionale nn. 44/14 del 14.12.2023 e 47/20 del 29.12.2023 sono state approvate le direttive di attuazione per l'avviamento di nuove rotte di cui all'art. 136 suddetto ed è stato costituito un gruppo di lavoro interdisciplinare (GDL) con il compito di predisporre il presente Programma di attività.

Per le suddette finalità la L.R. 9/2023 ha previsto degli stanziamenti che, a seguito delle integrazioni disposte dalla L.R. 19/2023, ad oggi ammontano a 10 MLN sia per il 2025 che per il 2026.

Per quanto attiene alle annualità successive al 2026, si farà fronte alla relativa copertura finanziaria nei limiti delle risorse finanziate e/o stanziante annualmente con la legge di bilancio.

In data 22 febbraio 2024 è stato pubblicato l'avviso pubblico esplorativo diretto ai vettori aerei europei potenzialmente interessati all'attivazione di nuovi collegamenti da e per gli aeroporti sardi di Alghero-Fertilia, Olbia Costa Smeralda, Cagliari-Elmas Aeroporto Mario Mamei, al seguente link: <https://www.regione.sardegna.it/atti-bandi-archivi/atti-amministrativi/bandi/170860939281162> .

In ossequio a quanto previsto dal Codice delle migliori pratiche applicabili nei procedimenti di controllo sugli aiuti di Stato (2018/C 253/05), sono stati avviati i c.d. contatti di pre-notifica con la Commissione europea per definire le informazioni necessarie per addivenire alla notifica formale, la quale è stata poi perfezionata in data 15 maggio 2024.

In data 3 giugno 2024, la Commissione europea con propria decisione C(2024) 3736 *final* si è espressa positivamente in riferimento al presente regime di aiuti, dichiarando lo stesso compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Il (GDL) costituito ai sensi delle summenzionate delibere n. 44/14 del 14.12.2023 e n. 47/20 del 29.12.2023 è stato incaricato di elaborare il presente Programma di attività il quale, ai sensi delle direttive allegate alla medesima Deliberazione, costituisce documento programmatico che regola tutte le fasi funzionali alla completa implementazione dell'aiuto previsto dal citato art.136 della legge regionale n.9/2023 e costituisce atto di indirizzo della successiva procedura di assegnazione degli aiuti volta a selezionare i beneficiari.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Offerta di Trasporto aereo ¹

La Sardegna è servita da tre aeroporti: l'aeroporto di Alghero-Fertilia ("aeroporto di Alghero"), l'aeroporto di Cagliari-Elmas ("aeroporto di Cagliari") e l'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda ("aeroporto di Olbia").

Aeroporto di Alghero

L'aeroporto di Alghero – Fertilia è situato nelle vicinanze di Fertilia nel comune di Alghero (in provincia di Sassari), nel nord-ovest della Sardegna. È gestito da Società Gestione Aeroporti – Alghero S.p.A.

Nel 2024, 7 compagnie aeree hanno operato voli da/verso l'aeroporto di Alghero, offrendo collegamenti da/verso 31 aeroporti in Italia e all'estero (questi dati comprendono sia i voli di linea che i voli charter).

Gli aeroporti più vicini all'aeroporto di Alghero sono l'aeroporto di Olbia (a una distanza di circa 130 km e 90 minuti in automobile) e l'aeroporto di Cagliari (a una distanza di circa 240 km e 150 minuti in automobile). Non vi sono altri aeroporti in tale bacino di utenza, così come definito al punto 25 degli orientamenti per il settore dell'aviazione ("**bacino di utenza**": ai sensi del punto 25, si intende per <<"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>>).

La Tabella 1 indica i flussi dei passeggeri dell'aeroporto di Alghero nel periodo dal 2021 al 2023.

Tabella 1 – Flussi dei passeggeri dell'aeroporto di Alghero nel periodo dal 2021 al 2023

Anno	Passeggeri
2021	908.551
2022	1.533.427
2023	1.494.256
2024	1.611.625

Aeroporto di Cagliari

L'aeroporto di Cagliari è situato nel comune di Elmas, in provincia di Cagliari. È il principale aeroporto della Sardegna e l'unico che serve l'area meridionale della regione. L'aeroporto di Cagliari è gestito da Società

¹ 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



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Gestione Aeroporto S.p.A. Nel 2024, 52 compagnie aeree hanno operato voli da/verso l'aeroporto di Cagliari, offrendo collegamenti da/verso 92 aeroporti in Italia e all'estero (questi dati comprendono sia i voli di linea che i voli charter).

Gli aeroporti più vicini all'aeroporto di Cagliari sono l'aeroporto di Alghero e l'aeroporto di Olbia (a una distanza di circa 260 km e 160 minuti in automobile). Non vi sono altri aeroporti nel bacino di utenza dell'aeroporto di Cagliari.

La Tabella 2 indica i flussi dei passeggeri dell'aeroporto di Cagliari nel periodo dal 2021 al 2024.

Tabella 2 – Flussi dei passeggeri dell'aeroporto di Cagliari nel periodo dal 2021 al 2024

Anno	Passeggeri
2021	2.753.899
2022	4.396.594
2023	4.853.113
2024	5.153.435

Aeroporto di Olbia

L'aeroporto di Olbia è situato nella città di Olbia (in provincia di Sassari), nel nord-est della Sardegna. È gestito da Gestione Aeroporti Sardi S.p.A. Nel 2024, 35 compagnie aeree hanno operato voli da/verso l'aeroporto di Olbia, offrendo collegamenti da/verso 79 aeroporti in Italia e all'estero (Questi dati comprendono sia i voli di linea che i voli charter).

I due aeroporti più vicini all'aeroporto di Olbia sono l'aeroporto di Alghero e l'aeroporto di Cagliari. Non vi sono altri aeroporti nel bacino di utenza dell'aeroporto di Olbia.

La Tabella 3 indica i flussi dei passeggeri dell'aeroporto di Olbia nel periodo dal 2021 al 2024.

Tabella 3 – Flussi dei passeggeri dell'aeroporto di Olbia nel periodo dal 2021 al 2024

Anno	Passeggeri
2021	2.081.057
2022	3.167.368
2023	3.281.626
2024	3.852.281



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Descrizione dell'aiuto

La presente sezione riporta la descrizione dell'aiuto di Stato con particolare riferimento ai seguenti requisiti:

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;

La misura di aiuto, finalizzata a migliorare la connettività della Regione e a contribuire al suo sviluppo, consisterà in sovvenzioni dirette alle compagnie aeree che avviano nuovi collegamenti per il trasporto aereo di passeggeri da/verso gli aeroporti sardi che copriranno fino ad un massimo del 50% dei costi aeroportuali ammissibili, ovvero dei diritti aeroportuali connessi ai nuovi collegamenti in relazione alla rotta, nei limiti finanziari e temporali previsti dalla comunicazione della Commissione europea, Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree 2014/C 99/03.

L'**Interesse comune** che si intende perseguire con la misura in oggetto è il superamento della condizione di insularità della Sardegna tramite il trasporto aereo, al fine di ridurre gli svantaggi e favorire lo sviluppo ai sensi dell'articolo 119, comma 6, della Costituzione.

La Sardegna, in quanto isola parte del territorio di uno Stato membro, si qualifica come regione remota ai sensi del paragrafo 2.2. punto 25 n. 27) degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree ("Comunicazione della Commissione 2014/C 99/03") e non è servita da un servizio ferroviario ad alta velocità.

Il regime mira dunque a migliorare la mobilità dei residenti in Sardegna e la connettività tra tale regione e principalmente altre regioni dell'Unione mediante l'aumento del traffico aereo di passeggeri soprattutto al di fuori della stagione estiva, ossia quando i collegamenti sono più scarsi.

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 per risolvere questioni in materia di equità o coesione;

In Sardegna si assiste alla persistente scarsità, nelle attuali condizioni di mercato, di collegamenti da/verso l'isola al di fuori della stagione estiva.

La misura in esame è stata valutata come strumento idoneo a fare fronte a questa criticità, a differenza di altre misure quali gli aiuti a carattere sociale per i trasporti a favore dei residenti in regioni remote di cui all'articolo 51 del regolamento n. 651/2014 della Commissione, che dipendono interamente dalla domanda dei



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

consumatori, la quale è collegata all'offerta di servizi di trasporto e, quindi, dipende in larga misura dall'offerta stagionale esistente.

Il punto 143 degli orientamenti per il settore dell'aviazione stabilisce che gli aiuti di avviamento a rotte che collegano un aeroporto situato in una regione remota con un altro aeroporto (all'interno o all'esterno dell'ECAA) sono ritenuti compatibili con il mercato interno indipendentemente dalle dimensioni degli aeroporti interessati.

Per quanto sopra, essendo la Sardegna regione remota, gli aiuti di Stato per l'avviamento di nuovi collegamenti da e/o verso gli aeroporti sardi sono ritenuti compatibili con il mercato interno indipendentemente dalle loro dimensioni ed è giustificata dalla necessità di un intervento statale.

Adeguatezza della misura di aiuto

La misura di aiuto deve essere uno strumento politico adeguato a conseguire l'obiettivo di interesse comune; in particolare lo strumento proposto deve essere adeguato a conseguire l'obiettivo previsto dalla misura o per risolvere i problemi per i quali è stato deciso di avviare lo stesso regime; ciò significa che non deve esistere uno strumento di politica o di aiuto in grado di conseguire gli stessi risultati in modo migliore e meno distortivo.

Infatti, con riferimento al criterio della adeguatezza, il punto 146 degli Orientamenti prevede che *“una misura di aiuto non viene considerata compatibile con il mercato interno se altri strumenti strategici o di aiuto meno distortivi consentono di conseguire lo stesso obiettivo”*.

Al riguardo si osserva che la misura assume la forma di sovvenzioni dirette ai beneficiari (compagnie aeree ammissibili), sollevandoli in parte dai costi che dovrebbero sostenere per stabilire nuove rotte aeree (ammissibili) da/verso gli aeroporti della Sardegna a normali condizioni di mercato.

Il regime, che sarà attuato a seguito della Decisione della Commissione C(2024) 3736 *final* del 03.06.2024, avrà una durata massima di 3 (tre) anni consecutivi.

La misura è idonea ad incentivare le compagnie aeree ad avviare nuovi collegamenti aerei da/verso la Sardegna mentre le altre misure prese in considerazione (aiuti a carattere sociale per i trasporti a favore dei residenti in regioni remote di cui all'articolo 51 del regolamento generale di esenzione per categoria) si sono rivelate astrattamente inappropriate a conseguire lo stesso obiettivo perseguito dalla misura.

Poiché la domanda non è stata finora sufficiente a stimolare la creazione di collegamenti aerei da/verso la Sardegna al di fuori della stagione estiva, si ritiene improbabile che tali nuovi collegamenti possano essere istituiti in assenza della misura, in quanto le compagnie aeree non sono disposte a creare nuovi collegamenti se vi è il rischio che questi non siano redditizi nei primi anni di attività.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Al contrario, la misura evidenzia prospettive di raggiungimento di tale obiettivo e, a questo riguardo, si osserva che solo i collegamenti con una frequenza almeno settimanale per la durata di almeno un'intera stagione IATA sono ammissibili al sostegno nell'ambito della misura.

Inoltre, il punto 147 degli orientamenti per il settore dell'aviazione stabilisce che *"Un piano industriale ex ante preparato dalla compagnia aerea deve prevedere che la rotta che riceve l'aiuto presenti prospettive di redditività per la compagnia aerea senza finanziamento pubblico dopo 3 anni. In assenza di un piano industriale per una rotta, le compagnie aeree devono impegnarsi in modo irrevocabile con l'aeroporto a operare la rotta di cui trattasi per un periodo almeno pari a quello per cui hanno ricevuto gli aiuti all'avviamento"*.

Pertanto, al fine di ottenere il sostegno nell'ambito del regime, i richiedenti dovranno presentare un piano industriale che dimostri la redditività economica di ciascun nuovo collegamento proposto, senza alcuna forma di sostegno pubblico, dopo tre anni. In alternativa, ciascun richiedente dovrà impegnarsi a mantenere il collegamento proposto per un periodo almeno pari a quello per cui ha ricevuto il sostegno nell'ambito del regime, dopo la cessazione di tale sostegno.

Tale impegno dovrà essere garantito da fidejussioni emesse da una banca o da una compagnia di assicurazione a favore della Regione Sardegna.

Pertanto, il regime è adeguato per raggiungere gli obiettivi prefissati, ossia il miglioramento della mobilità dei residenti in Sardegna e della connettività tra l'Isola e le altre regioni dell'Unione, mediante l'avviamento di nuovi collegamenti da/verso gli aeroporti della Sardegna.

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. Deve cioè aversi un effetto di incentivazione. Gli aiuti non devono tuttavia essere intesi a sovvenzionare i costi di un'attività che l'impresa sosterebbe comunque e non devono compensare il normale rischio d'impresa di un'attività economica.

Secondo quanto previsto dal punto 148 degli Orientamenti, *"Gli aiuti di avviamento a compagnie aeree hanno un effetto di incentivazione se è probabile che, in assenza dell'aiuto, il livello dell'attività economica della compagnia presso l'aeroporto in questione non sarebbe aumentato. Ad esempio, in assenza dell'aiuto la nuova rotta non sarebbe stata attivata"*.

Il punto 149 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione spiega inoltre che *"La nuova rotta deve diventare operativa solo dopo che è stata presentata la domanda di aiuto alla autorità erogatrice. Se la nuova rotta diventa operativa prima della presentazione della domanda di aiuto all'autorità erogatrice, ogni aiuto concesso in relazione a tale rotta individuale non sarà considerato compatibile con il mercato interno"*.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Il regime è risultato essere l'unico modo per incentivare le compagnie aeree ad avviare nuovi collegamenti aerei da/verso gli aeroporti della Sardegna. Tale conclusione è stata raggiunta dopo aver preso in considerazione diverse misure (ad esempio, gli aiuti di cui all'articolo 51 del regolamento generale di esenzione per categoria) e data la persistente scarsità, nelle attuali condizioni di mercato, di collegamenti da/verso la Sardegna al di fuori della stagione estiva.

Inoltre, la rotta deve essere nuova, ossia non dev'essere stata operata né nella stagione IATA in cui sarà identificata come tale né nelle 2 stagioni IATA precedenti.

Proporzionalità dell'aiuto (aiuto limitato al minimo)

L'aiuto deve essere limitato al minimo indispensabile per stimolare investimenti o attività supplementari nella regione interessata.

Ai sensi del punto 150 degli orientamenti per il settore dell'aviazione, *"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"*.

La misura coprirà fino al 50% dei diritti aeroportuali dovuti per ciascun collegamento selezionato per il sostegno nell'ambito del regime.

I diritti aeroportuali comprendono le tasse per l'imbarco dei passeggeri, le tasse di approdo e partenza, i diritti di gestione, i diritti per il controllo dei passeggeri e dei bagagli, i diritti per i servizi destinati a passeggeri con mobilità ridotta ("PMR") e tutti gli altri diritti pagati all'aeroporto per l'utilizzo delle strutture aeroportuali o per i servizi forniti dall'aeroporto, in linea con la definizione di cui al punto 25 (n. 4) degli orientamenti per il settore dell'aviazione².

Inoltre, il regime avrà una durata massima di tre anni consecutivi.

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.

In via preliminare si osserva che la misura rafforza la posizione concorrenziale dei beneficiari, in quanto li esenta in parte dai costi connessi all'avviamento di nuovi collegamenti aerei da/verso gli aeroporti della

² A norma del paragrafo 2.2, punto 25, n. 4 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione, si intende per "diritto aeroportuale": 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".



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Sardegna e incide sugli scambi fra gli Stati membri perché rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi all'interno dell'Unione.

Per essere considerata compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, una misura di aiuto di Stato non deve alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

Pertanto, ai fini della compatibilità con il mercato interno la misura di aiuto deve agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche.

Nel caso di specie la misura mira a migliorare la mobilità dei residenti in Sardegna e la connettività dell'Isola, contribuendo allo sviluppo del trasporto aereo di passeggeri in una regione remota, in cui tale trasporto è essenziale per garantire la connettività e la mobilità dei residenti di tale regione.

Secondo quanto previsto al punto 151 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione, al fine di evitare indebiti effetti negativi sulla concorrenza e gli scambi, quando un collegamento (ad esempio una coppia di città), che sarà operato attraverso una nuova rotta, viene già effettuato 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, tale rotta aerea non sarà ammissibile agli aiuti all'avviamento.

Al riguardo si osserva che la Regione Sardegna non è servita da un servizio ferroviario ad alta velocità e che i tre aeroporti della Sardegna appartengono a bacini di utenza distinti.

Il punto 152 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione dispone inoltre che *"un organismo pubblico che intenda concedere un aiuto di avviamento a una compagnia aerea per una nuova rotta [...] è tenuto a rendere pubblico per tempo il proprio progetto e dandovi una pubblicità sufficiente a permettere a tutte le compagnie aeree interessate di proporre i propri servizi"*.

Per quanto concerne tale aspetto, verrà avviata una procedura di assegnazione degli aiuti, il cui avviso sarà pubblicato nella GUUE, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana nonché nel Bollettino Ufficiale e sul sito web ufficiale della Regione Sardegna.

Infine, il punto 153 degli Orientamenti per il settore dell'aviazione stabilisce che *"Gli aiuti all'avviamento non possono cumularsi con altri tipi di aiuti di Stato concessi per l'esercizio di una rotta"*.

Nel caso di specie, l'aiuto non potrà essere cumulato con altre misure dell'Unione o statali destinate a coprire gli stessi costi ammissibili. Inoltre, le rotte operate nell'ambito di obblighi di servizio pubblico con compensazione o finanziate con risorse pubbliche in qualsiasi altro modo non saranno ammissibili al sostegno nell'ambito della misura.

Per tutti i motivi sopra esposti la misura previene gli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi e non altera le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

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.

Al fine di garantire la trasparenza e consentire a tutte le compagnie aeree interessate di accedere all'aiuto, l'avviso sarà pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ("GUUE"), nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana nonché nel Bollettino Ufficiale e sul sito web ufficiale della Regione Autonoma della Sardegna, insieme a tutti gli atti e informazioni pertinenti in merito all'aiuto concesso.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Individuazione di nuove rotte/collegamenti

In questo paragrafo si dà conto dei criteri utilizzati per l'individuazione delle rotte ammissibili da porre a base della successiva procedura di assegnazione degli aiuti.

Il regime di aiuto introdotto ha come scopo principale l'attivazione di nuove rotte per migliorare la connettività della Sardegna e la mobilità dei cittadini dell'Unione europea. In particolare, con la futura procedura di assegnazione degli aiuti, si intende incentivare i vettori ad aprire nuovi collegamenti, non ancora sperimentati, programmati o comunque non operati nella stagione IATA in corso e nelle due stagioni IATA precedenti, finalizzati 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 dalla legge regionale n.9/2023 e delle deliberazioni della Giunta regionale n. 44/14 del 14.12.2023 e n. 47/20 del 29.12.2023, le operazioni di individuazione delle nuove rotte sono state eseguite adottando le seguenti indicazioni:

1. Si considerano nuovi collegamenti quelli che non sono attivi dall'aeroporto sardo sia nella stagione IATA in corso che nelle due stagioni IATA precedenti.
2. Le rotte ammissibili devono collegare un aeroporto sardo:
 - a. 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 (ECAA) e, essendo la Sardegna regione remota ai sensi di quanto previsto dagli Orientamenti della Commissione Europea, anche presso altri Stati non aderenti allo stesso ECAA;
 - b. con altro aeroporto sardo.
3. Con particolare riferimento all'ipotesi di nuove rotte con scalo presso altro aeroporto sardo, si precisa che dovrà trattarsi di un unico volo e non della combinazione di più voli.
4. Compatibilmente con la risposta del mercato, i nuovi collegamenti che saranno inseriti nella successiva procedura di assegnazione degli aiuti saranno equamente suddivisi tra i tre aeroporti sardi coordinando, per quanto possibile, l'offerta dai tre scali sardi, ed evitando sovrapposizioni o conflitti.
5. Nella ripartizione delle rotte ammissibili tra nuovi collegamenti nazionali e internazionali, sarà data preferenza a questi ultimi a cui sarà in particolare destinato, complessivamente, un budget non inferiore al 65% delle somme stanziare.
6. Nel rispetto di quanto previsto dagli Orientamenti della Commissione Europea, quando un collegamento ricade nella medesima "catchment area" di una rotta esistente (c.d. rotta comparabile), ovvero ricade all'interno di 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, lo



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

stesso non può essere considerato tale da contribuire agli obiettivi di interesse comune e pertanto non sarà considerato “nuovo” ai fini dell’ammissione all’aiuto.

7. L’aiuto può essere richiesto e concesso per un massimo di tre anni consecutivi.
8. Il collegamento dovrà avere almeno una frequenza settimanale; sarà oggetto di premialità la garanzia di operatività della rotta per frequenze superiori alla minima.
9. In ogni caso dovrà essere garantita, come minimo, l’operatività della rotta per un’intera stagione IATA; sarà oggetto di premialità la garanzia di operatività della rotta per l’intero anno così come per più annualità.
10. 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 dovranno produrre 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 nel periodo successivo al godimento degli aiuti. In alternativa, e solo in caso di mancata presentazione del piano industriale presentato ex ante, le compagnie aeree dovranno 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.

Inoltre, ai sensi di quanto previsto dall’art.136, comma 6, della succitata legge regionale n.9/2023, si evidenzia che gli aiuti potranno essere assegnati esclusivamente “*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 operato tra i due aeroporti della rotta in questione.”*

Tutto ciò premesso, al fine di individuare i collegamenti che meglio rispondono agli obiettivi della misura in oggetto, è stato condotto uno studio di mercato diretto alle Compagnie aeree operanti nello ECAA e, contestualmente, sono stati avviati gli incontri del gruppo di lavoro interdisciplinare (GDL), costituito con le deliberazioni della Giunta regionale nn. 44/14 e 47/20, rispettivamente del 14/12/2023 e del 29/12/2023, ai fini della redazione del presente Programma di attività.

Il GDL suddetto è coordinato dal Direttore generale dei trasporti ed è così composto:

- il Direttore generale dell’Assessorato dei Trasporti o suo delegato;
- il Direttore generale dell’Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio o suo delegato;



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

- il Direttore del Servizio per il trasporto marittimo e aereo e continuità territoriale dell'Assessorato dei Trasporti;
- il Direttore del Servizio osservatorio, ricerca e sviluppo dell'Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio;
- il Direttore della SFIRS S.p.A..

Con riferimento all'indagine di mercato, l'intenzione dell'Amministrazione è stata quella di avviare un dialogo informale con le Compagnie aeree potenzialmente interessate al mercato del trasporto aereo da e per gli aeroporti sardi, avente la finalità di acquisire informazioni utili alla predisposizione della futura procedura di assegnazione degli aiuti.

L'Avviso è stato pubblicato il 22.02.2024 ed il termine per la presentazione delle proposte, inizialmente fissato al 26.03.2024, è stato poi prorogato al 30.04.2024. In particolare, alle Compagnie aeree interessate, è stato richiesto di indicare una o più rotte nelle seguenti macro-aree di riferimento: a) Spazio aereo nazionale italiano; b) Spazio aereo comune europeo (ECAA); c) Spazio aereo internazionale extra ECAA. Inoltre, è stato richiesto di descrivere il servizio aereo prescelto, con l'indicazione del periodo coperto, della durata, delle frequenze, dei posti offerti, del tipo di aeromobili e di tutte le informazioni ritenute utili da parte del vettore.

A conclusione della suddetta indagine di mercato, pubblicata nel sito internet della Regione autonoma della Sardegna, su due quotidiani a diffusione nazionale e trasmessa direttamente alle principali 37 compagnie aeree e 4 associazioni di categoria operanti nel territorio europeo, è pervenuta una proposta con l'indicazione di 12 rotte, di cui 3 con partenza dall'aeroporto di Olbia e le restanti con partenza da Cagliari, con tutte le rotte aventi destinazioni all'interno dello spazio aereo comune europeo. Nonostante sia stato l'unico riscontro pervenuto, le informazioni raccolte sono state comunque utili, unite agli altri elementi, per addivenire alla selezione delle nuove rotte che saranno oggetto della procedura di assegnazione degli aiuti.

Nell'ambito delle sessioni del GDL sono state inoltre audite sia le società di gestione aeroportuale presenti nel territorio, facenti capo a tutti e tre gli aeroporti regionali, sia gli *stakeholder*, in particolare per quanto attiene al mercato crocieristico, con il precipuo scopo di acquisire informazioni utili alla predisposizione della futura procedura ad evidenza pubblica mediante la quale verranno assegnati gli aiuti in parola.

Le risultanze dei lavori svolti durante le sessioni del GDL, sono stati incrociate con i dati sul movimento turistico raccolti dal SIREN-Ross1000, ossia il sistema federato web gestito dalla Regione Autonoma della Sardegna, il quale riporta gli arrivi e le presenze nelle strutture ricettive della Sardegna. I dati, riferiti all'annualità 2023, fanno emergere una rilevante presenza di turisti provenienti dalla Germania e della Francia, soprattutto nella stagione estiva.

Inoltre, dal confronto con i dati relativi alle annualità precedenti, è stato tra l'altro rilevato un aumento considerevole delle presenze dei turisti provenienti dall'est Europa, in particolare dalla Polonia. Dato che



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

discende dall'importante sviluppo economico di quei territori, confermato dall'aumento del PIL registrato nei più importanti centri di interesse sia durante la pandemia che nel periodo post Covid.

Laddove disponibili sono stati inoltre esaminati, alcuni tra i principali indicatori socio-economici reperibili presso altre banche dati ufficiali (es. Eurostat), quali la popolazione residente, la densità demografica, i flussi turistici (arrivi/presenze/posti letto), il PIL pro-capite a prezzi costanti, la propensione al viaggio, al fine di valutare le potenzialità di ciascuna rotta sottoposta ad indagine.

Inoltre, sempre nell'ambito dei lavori del GDL, la SFIRS S.p.A. ha prodotto un'analisi approfondita in merito all'appetibilità delle possibili connessioni aeree tra gli aeroporti sardi e gli scali internazionali, con focus sull'Europa, individuando gli aeroporti di maggiore interesse per l'individuazione delle nuove rotte.

Tali analisi sono state incrociate con le risultanze delle verifiche sulle rotte attivate dai vettori aerei, o comunque già operate nella stagione IATA corrente e nelle due stagioni precedenti, non ammissibili in quanto tali alla misura, poichè non classificabili come nuove rotte.

Nel corso delle analisi, in ottemperanza a quanto disposto dalla legge regionale n. 9/2023, nella parte in cui prevede di assegnare alle mete internazionali un budget non inferiore al 65% delle somme stanziare, è stata riposta una maggiore attenzione al target turistico proveniente dai paesi europei del centro e dell'est Europa. Ciononostante, dall'analisi sono state parimenti selezionate anche destinazioni rispondenti all'esigenza dell'utenza interna. Ultimati i lavori, il GDL ha quindi individuato le destinazioni rispondenti alle risultanze sopra esposte, come riportato nelle tabelle seguenti.

L'importo massimo ritenuto ammissibile per ogni frequenza³ relativa alla rotta soggetta all'aiuto, differenziato tra rotte nazionali, europee ed extra europee a medio raggio (classificate con la lettera "A") e rotte a lungo raggio (classificate con la lettera "B"), è stato predeterminato a seguito di una ricognizione con le società di gestione aeroportuale presenti nel territorio. Il dato è stato ricavato sulla base del costo medio dei diritti aeroportuali e degli altri costi ammessi dal regime di aiuto, ipotizzando un *load factor* medio dell'85% e considerando le caratteristiche tecniche dell'aeromobile *Boeing-737/800*, per le rotte di classe "A", e quelle dell'aeromobile tipo *Boeing-787/900* per i voli a lungo raggio di classe "B".

Il contributo del 50% dei costi relativi all'esercizio della rotta sarà proporzionale ai costi realmente sostenuti per ogni frequenza, nei limiti degli importi espressi nella seguente tabella:

Classificazione della rotta	Stima dei costi ammessi (€/frequenza)
A	10.000
B	24.000

³ Per frequenza deve intendersi la coppia di voli andata e ritorno tra l'aeroporto sardo (esempio Alghero) e l'aeroporto di destinazione (esempio Paris Orly); esempio volo di andata AHO-ORY e volo di ritorno ORY-AHO.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Le compagnie aeree interessate a partecipare alla futura procedura di assegnazione degli aiuti, saranno quindi chiamate a presentare la propria candidatura relativamente ad una o più delle rotte ammissibili tra quelle appresso indicate.

Aeroporto sardo di riferimento: ALGHERO (numero rotte: 19; numero aeroporti potenzialmente interessati: 29)

ID rotta	Nome rotta	Destinazione	PIL pro capite (EUR)	Capacità di spesa (EUR/anno)	Stima volume di traffico (passeggeri/anno)	Paese	Città rientranti nella catchment area	Aeroporto esterno		Classificazione rotta	Livello Città di riferimento della rotta	Livello aeroporto esterno
								denominazione	cod. IATA			
AHO1	Alghero - Amburgo	Amburgo	69.000	26.500	11.000	Germania	Amburgo	Aeroporto di Amburgo-Fuhlsbüttel	HAM	A	4	4
							Lubecca	Aeroporto di Lübeck	LBC	A	1	1
AHO2	Alghero - Basilea	Basilea	96.000	38.400	4.000	Svizzera	Basilea	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg	BSL	A	1	3
							Zurigo	Aeroporto Zurigo - Kloten	ZRH	A	2	5
AHO3	Alghero - Berlino	Berlino	45.000	18.000	12.000	Germania	Berlino	Berlin Brandenburg Airport	BER	A	5	5
AHO4	Alghero - Bilbao	Bilbao	30.000	12.000	6.400	Spagna	Bilbao	Aeropuerto de Bilbao	BIO	A	2	2
AHO5	Alghero - Bristol	Bristol	38.000	15.200	6.300	Regno Unito	Bristol	Bristol International Airport	BRS	A	2	2
AHO6	Alghero - Cagliari	Cagliari	23.700	9.500	15.000	Italia	Cagliari	Aeroporto di Cagliari Elmas "Mario Mamei"	CAG	A	2	2
AHO7	Alghero - Colonia	Colonia	58.000	23.200	7.700	Germania	Colonia	Aeroporto Konrad Adenauer, Colonia-Bonn	CGN	A	4	3
							Dusseldorf	Düsseldorf Airport	DUS	A	3	5
AHO8	Alghero - Eindhoven	Eindhoven	55.000	22.000	8.000	Olanda	Eindhoven	Eindhoven Airport	EIN	A	1	2
							Maastricht	Maastricht Aachen Airport	MST	A	1	1
AHO9	Alghero - Ginevra	Ginevra	85.000	34.000	7.700	Svizzera	Ginevra	Aeroporto di Ginevra-Cointrin	GVA	A	1	4
AHO10	Alghero - Lione	Lione	36.000	14.400	7.100	Francia	Lione	Aeroporto di Lione Saint-Exupéry	LYS	A	4	4
AHO11	Alghero - Manchester	Manchester	37.000	14.800	7.000	Regno Unito	Manchester	Manchester Airport	MAN	A	3	5
							Liverpool	Liverpool John Lennon Airport	LPL	A	2	2
AHO12	Alghero - Oslo	Oslo	60.000	24.000	6.900	Norvegia	Oslo	Oslo Gardermoen Airport	OSL	A	3	4
								Oslo Sandefjord Airport	TRF	A	3	1
AHO13	Alghero - Porto	Porto	28.000	11.200	4.600	Portogallo	Porto	Porto Aeroporto	OPO	A	1	2
AHO14	Alghero - Praga	Praga	49.000	18.000	9.000	Repubblica Ceca	Praga	Aeroporto di Praga Václav Havel	PRG	A	4	4
AHO15	Alghero - Sofia	Sofia	27.000	10.800	2.900	Bulgaria	Sofia	Sofia Airport	SOF	A	4	3
AHO16	Alghero - Stoccarda	Stoccarda	87.000	19.500	9.800	Germania	Stoccarda	Flughafen Stuttgart - Manfred Rommel	STR	A	3	4
							Baden Baden	Karlsruhe/Baden-Baden	FKB	A	1	1
AHO17	Alghero - Stoccolma	Stoccolma	65.000	26.000	7.500	Svezia	Stoccolma	Stockholm-Arlanda Airport	ARN	A	4	4
								Stockholm-Västerås Airport	VST	A	4	1
								Bromma Stockholm Airport	BMA	A	4	1
								Stockholm-Skavsta Airport	NYO	A	4	1
AHO18	Alghero - Valencia	Valencia	32.000	12.800	5.500	Spagna	Valencia	Valencia Airport	VLC	A	3	3
AHO19	Alghero - Varsavia	Varsavia	34.000	12.800	10.400	Polonia	Varsavia	Aeroporto di Varsavia-Chopin	WAW	A	4	4

Aeroporto sardo di riferimento: CAGLIARI (numero rotte: 32; numero aeroporti potenzialmente interessati: 44)

ID rotta	Nome rotta	Destinazione	PIL pro capite (EUR)	Capacità di spesa (EUR/anno)	Stima volume di traffico (passeggeri/anno)	Paese	Città rientranti nella catchment area	Aeroporto esterno		Classificazione rotta	Livello città di riferimento della rotta	Livello aeroporto esterno
								denominazione	cod. IATA			
CAG1	Cagliari - Ajaccio	Ajaccio	29.000	11.600	7.800	Francia	Ajaccio	Ajaccio Napoléon Bonaparte	AJA	A	1	1
CAG2	Cagliari - Berlino	Berlino	45.000	18.000	20.000	Germania	Berlino	Berlin Brandenburg Airport	BER	A	5	5
CAG3	Cagliari - Birmingham	Birmingham	27.000	10.800	8.000	Regno Unito	Birmingham	Birmingham Airport	BHX	A	4	3
							Nottingham	East Midlands Airport	EMA	A	2	2
CAG4	Cagliari - Bordeaux	Bordeaux	37.000	14.800	12.000	Francia	Bordeaux	Bordeaux-Mérignac	BOD	A	1	3
CAG5	Cagliari - Brest	Brest	35.000	14.000	6.700	Francia	Brest	Brest Bretagne	BES	A	2	1
CAG6	Cagliari - Bucarest	Bucarest	27.000	10.800	8.300	Romania	Bucarest	Bucarest - Henri Coandă	OTP	A	4	4
CAG7	Cagliari - Cluj	Cluj	20.000	8.000	5.300	Romania	Cluj	Avram Iancu di Cluj-Napoca	CLJ	A	2	2
CAG8	Cagliari - Cork	Cork	89.000	35.600	18.200	Irlanda	Cork	Cork Airport	ORK	A	1	1
CAG9	Cagliari - Dubai	Dubai	60.000	24.000	5.300	Emirati Arabi Uniti	Dubai	Dubai International	DXB	A	5	5
							Sharja	Sharjah International	SHJ	A	5	3
							Dubai	Al Maktoum International Airport/Dubai World Central	DWC	A	5	2
							Ras-Al Khaimah	Ras Al Khaimah International Airport	RKT	A	5	1
CAG10	Cagliari - Dubrovnik	Dubrovnik	28.000	11.200	8.700	Croazia	Dubrovnik	Dubrovnik	DBV	A	1	3
						Montenegro	Tivat	Tivat Airport	TIV	A	1	1
CAG11	Cagliari - Edimburgo	Edimburgo	47.000	18.800	8.400	Regno Unito	Edimburgo	Edinburgh Airport	EDI	A	2	4
							Glasgow	Glasgow International Airport	GLA	A	3	3
CAG12	Cagliari - Eindhoven	Eindhoven	55.000	22.000	5.000	Olanda	Eindhoven	Eindhoven Airport	EIN	A	2	2
CAG13	Cagliari - Filadelfia	Filadelfia	63.000	25.200	4.800	Stati Uniti d'America	Filadelfia	Aeroporto Internazionale di Filadelfia	PHL	B	4	3
CAG14	Cagliari - Hannover	Hannover	48.000	17.000	12.000	Germania	Hannover	Hannover-Langenhagen	HAJ	A	2	3
CAG15	Cagliari - Helsinki	Helsinki	54.000	22.000	8.000	Finlandia	Helsinki-Vantaa	Helsinki-Vantaa Airport	HEL	A	3	3
CAG16	Cagliari - Istanbul	Istanbul	20.000	8.000	16.700	Turchia	Istanbul	Istanbul Airport	IST	A	5	5
								Istanbul Sabiha Gökçen	SAW	A	5	4
CAG17	Cagliari - Kaunas	Kaunas	20.000	8.000	5.300	Lituania	Kaunas	Kaunas	KUN	A	2	1
		Vilnius	27.000	10.800	3.000		Vilnius	Vilnius Airport	VNO	A	3	2
CAG18	Cagliari - Lamezia Terme	Lamezia Terme	15.000	6.000	8.900	Italia	Lamezia Terme	Lamezia Terme (Aeroporto Internazionale Sant'Eufemia)	SUF	A	1	1
							Crotone	Aeroporto di Crotone	CRV	A	1	1
CAG19	Cagliari - Lille	Lille	38.000	15.200	6.800	Francia	Lille	Lille	LIL	A	1	2
CAG20	Cagliari - Lipsia	Lipsia	40.000	16.000	7.000	Germania	Lipsia	Leipzig/Halle Airport	LEJ	A	3	1
CAG21	Cagliari - Lisbona	Lisbona	31.000	12.400	9.000	Portogallo	Lisbona	Lisbona Humberto Delgado Airport	LIS	A	3	4
CAG22	Cagliari - Liverpool	Liverpool	42.000	18.000	7.000	Regno Unito	Liverpool	Liverpool John Lennon Airport	LPL	A	2	2
							Manchester	Manchester Airport	MAN	A	3	5
CAG23	Cagliari - Łódź	Łódź	22.000	8.800	6.000	Polonia	Łódź	Łódź Władysław Reymont Airport	LCJ	A	3	1
CAG24	Cagliari - Malaga	Malaga	27.000	10.800	15.000	Spagna	Malaga	Málaga-Costa del Sol Airport	AGP	A	3	4
CAG25	Cagliari - New York	New York	78.000	31.200	2.200	Stati Uniti	New York	New York - John F. Kennedy International Airport	JFK	B	5	5
								New York - La Guardia Airport	LGA	B	5	2
								New York - Newark Liberty International Airport	EWR	B	5	4
CAG26	Cagliari - Nizza	Nizza	35.000	14.000	9.000	Francia	Nizza	Nice Côte d'Azur Airport	NCE	A	2	4
CAG27	Cagliari - Oslo	Oslo	88.000	32.200	5.000	Norvegia	Oslo	Oslo Gardermoen Airport	OSL	A	3	4

ID rotta	Nome rotta	Destinazione	PIL pro capite (EUR)	Capacità di spesa (EUR/anno)	Stima volume di traffico (passeggeri/anno)	Paese	Città rientranti nella catchment area	Aeroporto esterno		Classificazione rotta	Livello città di riferimento della rotta	Livello aeroporto esterno
								denominazione	cod. IATA			
								Oslo Sandefjord Airport	TRF	A	3	1
CAG28	Cagliari - Riga	Riga	28.000	11.200	6.200	Lettonia	Riga	Riga International Airport	RIX	A	3	3
CAG29	Cagliari - Rotterdam	Rotterdam	55.000	22.000	7.000	Paesi Bassi	Rotterdam	Rotterdam The Hague Airport	RTM	A	2	2
CAG30	Cagliari - Tallinn	Tallinn	39.000	15.600	6.200	Estonia	Tallinn	Tallinn Airport	TLL	A	2	2
CAG31	Cagliari - Tirana	Tirana	10.000	4.000	5.000	Albania	Tirana	Tirana International Airport	TIA	A	2	3
CAG32	Cagliari - Zagabria	Zagabria	32.000	12.800	7.100	Croazia	Zagabria	Zagreb Franjo Tuđman Airport	ZAG	A	3	2

Aeroporto sardo di riferimento: OLBIA (numero rotte: 16; numero aeroporti potenzialmente interessati: 23)

ID rotta	Nome rotta	Destinazione	PIL pro capite (EUR)	Capacità di spesa (EUR/anno)	Stima volume di traffico (passeggeri/anno)	Paese	Città rientranti nella catchment area	Aeroporto esterno		Classificazione rotta	Livello Città di riferimento della rotta	Livello aeroporto esterno
								denominazione	cod. IATA			
OLB1	Olbia – Cagliari	Cagliari	23.700	9.500	16.800	Italia	Cagliari	Aeroporto di Cagliari Elmas "Mario Mameli"	CAG	A	2	2
OLB2	Olbia – Dortmund	Dortmund	46.000	16.500	7.700	Germania	Dortmund	Dortmund Airport	DTM	A	3	1
OLB3	Olbia - Helsinki-Vantaa	Helsinki	54.000	21.600	7.100	Finlandia	Helsinki-Vantaa	Helsinki-Vantaa Airport	HEL	A	3	3
OLB4	Olbia - Istanbul	Istanbul	20.000	8.000	16.700	Turchia	Istanbul	Istanbul Airport	IST	A	5	5
								Istanbul Sabiha Gökçen	SAW	A	5	4
OLB5	Olbia - Lisbona	Lisbona	31.000	12.400	6.800	Portogallo	Lisbona	Lisbona Humberto Delgado Airport	LIS	A	3	4
OLB6	Olbia - Malaga	Malaga	27.000	10.800	15.000	Spagna	Malaga	Málaga-Costa del Sol Airport	AGP	A	3	4
OLB7	Olbia - Liverpool	Liverpool	42.000	18.000	7.000	Regno Unito	Liverpool	Liverpool John Lennon Airport	LPL	A	2	2
OLB8	Olbia - New York	New York	78.000	31.200	2.200	Stati Uniti	New York	New York - John F. Kennedy International Airport	JFK	B	5	5
								New York - La Guardia Airport	LGA	B	5	2
								New York - Newark Liberty International Airport	EWR	B	5	4
OLB9	Olbia - Newcastle	Newcastle	32.000	12.800	6.000	Regno Unito	Newcastle	Newcastle International Airport	NCL	A	2	2
								Teesside International Airport	MME	A	2	1
OLB10	Olbia - Oviedo	Oviedo	28.000	11.200	5.300	Spagna	Oviedo	Aeroporto delle Asturie - Oviedo	OVD	A	1	1
OLB11	Olbia - Palma di Maiorca	Palma di Maiorca	31.000	12.400	3.600	Spagna	Palma di Maiorca	Palma de Mallorca Airport	PMI	A	2	4
OLB12	Olbia - Porto	Porto	28.000	11.200	6.000	Portogallo	Porto	Porto Airport	OPO	A	3	3
OLB13	Olbia - Reykjavik	Reykjavik	58.000	23.200	2.700	Islanda	Reykjavik	Reykjavik-Keflavig International	KEF	A	1	3
								Reykjavik Domestic Airport	RKV	A	1	1
OLB14	Olbia - Rotterdam	Rotterdam	55.000	22.000	7.200	Paesi Bassi	Rotterdam	Rotterdam Airport	RTM	A	2	2
OLB15	Olbia - Siviglia	Siviglia	21.000	8.400	6.000	Spagna	Siviglia	Sevilla San Pablo Airport	SVQ	A	3	2
							Jerez	Jerez de la Frontera	XRY	A	1	1
OLB16	Olbia - Vilnius	Vilnius	27.000	10.800	3.000	Lituania	Vilnius	Vilnius Airport	VNO	A	3	2
							Kaunas	Kaunas Airport	KUN	A	2	1



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Implementazione e durata dell'aiuto

Il presente paragrafo mira a descrivere le modalità e le caratteristiche della procedura di assegnazione degli aiuti, con la quale la Regione Sardegna selezionerà i vettori interessati ad attivare nuovi collegamenti da e verso i tre aeroporti sardi, con riferimento all'individuazione del beneficiario, del procedimento di monitoraggio e di controllo, nonché la specificazione della durata del singolo aiuto e dell'intera misura di aiuto.

Al fine di rendere noti i propri progetti in tempo utile e a condizioni tali da garantire un livello adeguato di pubblicità e partecipazione alla suddetta procedura, il termine per la presentazione delle proposte dovrà essere non inferiore a 2 mesi dalla pubblicazione del bando o dell'avviso per manifestazioni di interesse. Durante il periodo per la presentazione delle candidature, la Regione Autonoma della Sardegna si riserva comunque la facoltà, qualora se ne ravvisi la necessità o l'opportunità, di prorogare i termini e la durata della procedura in parola.

La dotazione finanziaria attualmente disponibile nel bilancio della Regione è pari ad euro 10.000.000,00 annui sia per il 2025 che per il 2026.

I vettori beneficiari avranno diritto all'erogazione degli aiuti esclusivamente nei limiti delle disponibilità finanziarie.

L'aiuto all'avviamento può coprire fino ad un massimo del 50% dei diritti aeroportuali in relazione a una rotta per un periodo massimo di tre anni, in relazione ai diritti aeroportuali relativi sia all'aeroporto di partenza che a quello di destinazione.

I costi ammissibili sono i diritti aeroportuali corrisposti dai vettori per l'esercizio della rotta.

Nello specifico tale contributo sarà pari al 50% di tutti i diritti aeroportuali relativi alla rotta soggetta all'aiuto che la compagnia deve sostenere negli scali di riferimento, al netto dell'IVA, quali:

- a) diritti d'imbarco (*passenger boarding tax*);
- b) diritti di approdo e partenza;
- c) costi dei servizi di controllo passeggeri/bagaglio a mano e servizi di controllo bagagli di stiva, smistamento bagagli;
- d) tariffe per i servizi PRM;
- e) costi dei servizi di *handling*;
- f) altre tasse e costi (es. sosta, *finger*, *push back*, *GPU*) 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.

L'aiuto all'avviamento avverrà tramite un finanziamento diretto al vettore che avrà presentato, per ciascuna



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

rotta, la proposta più vantaggiosa sulla base dei criteri e sub criteri appresso indicati.

Il contributo non è cumulabile con altri contributi di origine pubblica 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.

Per la procedura non sarà richiesto il CIG in quanto trattasi di fattispecie non sottoposta alla disciplina del codice dei contratti pubblici, non ricompresa nell'elenco di cui alla delibera ANAC n. 584 del 19 dicembre 2023 e dalla quale non deriva la stipula di un successivo contratto di concessione del servizio pubblico, ma una semplice convenzione che regola la corretta erogazione dell'aiuto a favore del beneficiario della misura.

La tracciabilità dei flussi finanziari relativi all'utilizzo di risorse pubbliche sarà comunque garantita mediante indicazione del conto corrente dedicato, dei nominativi dei soggetti autorizzati ad eseguire operazioni sullo stesso e dalla richiesta di emissione del CUP (codice unico di progetto).

La procedura è soggetta a registrazione nel Registro nazionale degli aiuti di Stato (RNA).

I soggetti beneficiari degli aiuti sono selezionati fra tutti i vettori aerei europei⁴ che sono in possesso dei seguenti requisiti:

Requisiti generali:

1. essere vettori aerei europei;
2. essere iscritti 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

⁴ Con tale espressione si fa riferimento ai "vettori aerei comunitari" come definiti all'articolo 2, comma 11, del Regolamento (CE) n.1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-air-safety-list_en;

7. non essere stati condannati 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 soggetti 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.
9. non aver 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.

Requisiti tecnici:

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 formale partecipazione alla procedura 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 accesso alla misura, 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.

È consentita, durante il periodo di efficacia della convenzione, la modifica soggettiva del contraente iniziale, a seguito di ristrutturazioni societarie, comprese acquisizioni, fusioni, scissioni, affitto e/o cessione di azienda o di ramo della stessa, con altro operatore economico che soddisfi i criteri di cui all'avviso.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Fasi e criteri di valutazione delle proposte

Nel valorizzare e confrontare le proposte presentate dalle compagnie aeree, sarà costituita una commissione interna di valutazione (in seguito Commissione), formata da tre componenti dell'Amministrazione regionale, che avrà il compito di assegnare un punteggio secondo i criteri di seguito rappresentati.

Il processo di valutazione delle proposte e di redazione della graduatoria delle nuove rotte, e delle rispettive Compagnie aeree, assegnatarie del contributo all'avvio di cui alla presente Misura, si articola nelle 3 fasi appresso descritte.

Le prime due fasi sono utili a individuare le proposte escluse e quelle ammesse alla procedura nonché a definire la graduatoria delle migliori proposte relative a ciascuna rotta.

La terza fase, solo eventuale, è necessaria qualora, ad esito della Fase 2, lo stanziamento annuo disponibile (10 M€/anno) non sia sufficiente a consentire l'assegnazione del contributo a tutte le migliori proposte pervenute relativamente a ciascuna rotta.

In particolare:

1. **FASE 1:** definizione dell'elenco delle proposte escluse e di quelle ammesse alla procedura di selezione.
2. **FASE 2:** effettuazione, separatamente per ciascuna rotta, della valutazione tecnica comparativa tra tutte le proposte presentate ed ammesse alla procedura di selezione relativamente alla stessa rotta. Al termine di tale Fase 2, sarà redatta una scheda per ciascuna rotta contenente l'elenco di dette proposte, ordinate in modo decrescente sulla base del punteggio conseguito ad esito delle valutazioni, da cui sarà desumibile la proposta – prima in graduatoria – che, per ciascuna rotta, avrà conseguito il migliore punteggio.

Nell'ambito della FASE 2, il punteggio totale di ogni proposta sarà determinato, per ciascuna rotta, mediante l'applicazione della seguente formula:

$$P_{TOT (i,r)} = P_A (i,r) + P_B (i,r) + P_C (i,r)$$

dove:

- $P_{TOT (i,r)}$ = punteggio totale della proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r";
- $P_A (i,r)$ = punteggio complessivo della proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r" relativo al criterio A, pari alla somma dei punteggi della proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r" relativamente a tutti i sub criteri A1, A2, A3 e A4 appresso indicati;
- $P_B (i,r)$ = punteggio complessivo della proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r" relativo al criterio B, pari alla somma dei punteggi della proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r" relativamente a tutti i sub criteri B1, B2, B3, B4, B5 e B6 appresso indicati;



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

- $P_{C(i,r)}$ = punteggio complessivo della proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r" relativo al criterio C, pari alla somma dei punteggi della proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r" relativamente a tutti i sub criteri C1, C2, C3 e C4 appresso indicati.

Qualora lo stanziamento annuo disponibile risulti sufficiente, si procederà al riconoscimento del contributo a tutte le proposte che, per ciascuna rotta, saranno risultate prime in graduatoria; in difetto si procederà con la successiva Fase 3.

3. **FASE 3:** in questa fase sarà effettuata la valutazione tecnica comparativa mettendo in relazione, tra tutte le proposte presentate ed ammesse alla procedura di assegnazione degli aiuti, solo quelle risultate prime nella graduatoria relativa a ciascuna rotta di cui alla precedente Fase 2.

Al termine di tale Fase 3, saranno redatte:

- una graduatoria per ciascun aeroporto (graduatoria 1 per l'aeroporto di Alghero, graduatoria 2 per l'aeroporto di Cagliari e graduatoria 3 per l'aeroporto di Olbia), contenente l'elenco (per ciascun aeroporto) di tutte le rotte e delle rispettive Compagnie aeree risultate prime nella scheda relativa a ciascuna rotta di cui alla precedente Fase 2, ordinate in modo decrescente sulla base del migliore punteggio conseguito nella presente Fase 3.
- una graduatoria unica (graduatoria 4), contenente l'elenco di tutte le rotte e delle rispettive Compagnie aeree risultate prime nella scheda relativa a ciascuna rotta di cui alla precedente Fase 2, ordinate in modo decrescente sulla base del migliore punteggio conseguito nella presente Fase 3.

Nell'ambito della FASE 3, il punteggio totale di ogni proposta sarà determinato mediante l'applicazione della seguente formula:

$$P_{TOT(i,1^{\circ}r)} = P_{A(i,1^{\circ}r)} + P_{B(i,1^{\circ}r)} + P_{C(i,1^{\circ}r)}$$

dove:

- $P_{TOT(i,1^{\circ}r)}$ = punteggio totale della proposta dell'operatore "i" risultato 1° in graduatoria sulla rotta "r";
- $P_{A(i,1^{\circ}r)}$ = punteggio complessivo della proposta dell'operatore "i" risultato 1° in graduatoria sulla rotta "r" relativo al criterio A, pari alla somma dei punteggi della proposta di detto operatore relativamente a tutti i sub criteri A1, A2, A3 e A4 appresso indicati;
- $P_{B(i,1^{\circ}r)}$ = punteggio complessivo della proposta dell'operatore "i" risultato 1° in graduatoria sulla rotta "r" relativo al criterio B, pari alla somma dei punteggi della proposta di detto operatore relativamente a tutti i sub criteri B1, B2, B3, B4, B5 e B6 appresso indicati;
- $P_{C(i,1^{\circ}r)}$ = punteggio complessivo della proposta dell'operatore "i" risultato 1° in graduatoria sulla rotta "r" relativo al criterio C, pari alla somma dei punteggi della proposta di detto operatore relativamente a tutti i sub criteri C1, C2, C3 e C4 appresso indicati.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Sulla base delle graduatorie di cui alla presente Fase 3 si procederà all'individuazione, per ciascun aeroporto, delle sole rotte, rispetto a tutte quelle risultate prime nella graduatoria di cui alla Fase 2, a cui poter riconoscere il contributo, sulla base dei criteri appresso indicati.

3.1 Criterio 1. Il presente criterio mira a garantire una equa distribuzione, tra i territori di riferimento dei tre aeroporti sardi, delle risorse finanziarie destinate. A tal fine, compatibilmente con l'effettiva disponibilità di proposte, a ciascun aeroporto dovrà essere riconosciuto un numero di rotte il cui fabbisogno finanziario sia complessivamente pari ad almeno le seguenti percentuali dello stanziamento annuo disponibile: il 50% delle risorse annuali è attribuito all'aeroporto di Cagliari (euro 5.000.000), il 27% all'aeroporto di Alghero (2.700.000) e il 23% all'aeroporto di Olbia (2.300.000). Per tale assegnazione si procederà, per ciascun aeroporto, secondo l'ordine risultante dalle graduatorie 1, 2 e 3.

Tale criterio resta naturalmente applicabile compatibilmente all'effettiva disponibilità di proposte.

3.2 Criterio 2. Nel caso in cui, in ragione dell'effettiva disponibilità di proposte, non sia possibile raggiungere il finanziamento sopra indicato previsto per ogni singolo aeroporto, l'assegnazione del contributo ad ulteriori rotte avverrà attingendo dalla graduatoria 4.

L'assegnazione delle rotte potrà comunque avvenire solo sino all'eventuale esaurimento dello stanziamento annuo complessivamente disponibile.

Fermi restando i criteri sopra richiamati, nel caso in cui per uno o più degli aeroporti sardi si verifichi altresì l'indisponibilità degli slot necessari all'attivazione del servizio, si dovrà previamente procedere a verificare in accordo con la compagnia potenzialmente assegnataria del contributo, la modifica del programma proposto in sede di presentazione delle proposte al fine di rendere lo stesso compatibile con gli slot disponibili; in subordine si potrà procedere allo scorrimento delle graduatorie in favore delle altre rotte sulla base della graduatoria 4.

Le assegnazioni dei contributi in questione sono soggette alla condizione sospensiva della verifica da parte dell'Amministrazione regionale del possesso dei requisiti in capo agli operatori economici e della verifica che, alla data di scadenza del termine di presentazione delle proposte, la rotta 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. A tal fine, poiché la ratio sottesa alla norma⁵ è quella di incentivare l'attivazione di un collegamento che, in assenza del contributo pubblico, non sarebbe stato attivato, ove un vettore abbia già programmato e attivato una rotta in assenza di aiuti di Stato, ad esempio mediante inserimento della rotta nella propria programmazione e

⁵ Comunicazione n.2014/C 99/03 della Commissione europea, recante gli orientamenti interpretativi al Reg.651/2014, paragrafo 5.2, lettera d), punto 148 (Presenza di un effetto di incentivo), il quale dispone che "Gli aiuti di avviamento a compagnie aeree hanno un effetto di incentivazione se è probabile che, in assenza dell'aiuto, il livello dell'attività economica della compagnia presso l'aeroporto in questione non sarebbe aumentato. Ad esempio, in assenza dell'aiuto la nuova rotta non sarebbe stata attivata".



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

apertura alla vendita dei biglietti, questa non necessiterà più di alcun incentivo all'avvio, seppure la rotta in questione non sia stata ancora effettivamente operata alla data di presentazione della proposta; tale rotta non potrà quindi essere considerata ammissibile ai fini della presente Misura.

Qualora la suddetta verifica dovesse dare esito negativo, si potrà procedere all'ulteriore scorrimento delle graduatorie sulla base della graduatoria 4.

In caso di ulteriore disponibilità residua di fondi ad esito di tutto il processo sopra descritto, compresi gli esiti (negativi) della suddetta verifica dei requisiti, una volta esaurita l'assegnazione sulla base della graduatoria 4 si potrà procedere a ripetere in maniera iterativa la Fase 3, rideterminando le graduatorie 1, 2, 3 e 4 sopra descritte mediante l'analisi degli operatori economici successivi in graduatoria nelle schede, relative a ciascuna rotta, determinate ad esito della Fase 2.

Per l'espletamento delle fasi sopra descritte, il punteggio attribuito alla proposta sarà determinato sulla base dei seguenti **criteri e sub criteri di valutazione**, determinati tenendo in considerazione quanto previsto al paragrafo 8 dell'Allegato alla deliberazione G.R. n.44/14 del 14.12.2023:

Criterio A: Servizio proposto;

Criterio B: Attrattività della rotta;

Criterio C: Operatività della rotta per il periodo successivo all'aiuto.

Per ciascuno dei 3 criteri, sono individuati i sub-criteri di seguito indicati.

La valutazione sarà effettuata separatamente per ciascuna rotta e potrà essere di natura qualitativa (dunque discrezionale da parte della Commissione, indicata con la lettera D) o quantitativa (indicata con la lettera Q), così come precisato per ciascun sub criterio nelle seguenti tabelle.

Il punteggio relativo ai criteri quantitativi verrà attribuito in base alle soglie predeterminate e secondo le formule specificamente indicate per ciascun sub criterio.

Per quanto attiene ai sub-criteri di tipo qualitativo, la valutazione sarà di tipo discrezionale; per ciascuno di detti sub-criteri, sarà attribuito un giudizio sintetico dato dalla media aritmetica del valore del coefficiente corrispondente ai giudizi espressi dai singoli componenti della Commissione, conformemente alla seguente tabella:

Giudizio	Valore coefficiente
Eccellente	1
Ottimo	0,85
Buono	0,70
Adeguito	0,60
Discreto	0,50



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Mediocre	0,30
Scarso	0,10
Non migliorativo	0

Tab. A

Il punteggio relativo ad ogni sub criterio di tipo qualitativo sarà determinato secondo la seguente formula:

$$P_{d(i,r)}^{rip} = \frac{P_{d(i,r)}}{\max(P_{d(i,r)})} * V_d$$

e

$$P_{d(i,r)} = \left(\frac{\sum_{j=1}^n W_d}{n} \right) * V_d$$

dove:

- $P_{d(i,r)}^{rip}$: punteggio relativo a ciascun sub criterio qualitativo “d” per la proposta dell’operatore “i” sulla rotta “r”, riparametrato al fine di assegnare al concorrente che presenta la migliore proposta il punteggio massimo previsto per lo specifico sub criterio e agli altri concorrenti il corrispondente punteggio proporzionale.
- $P_{d(i,r)}$: punteggio, non riparametrato, relativo a ciascun sub criterio qualitativo “d” per la proposta dell’operatore “i” sulla rotta “r”;
- W_d : valore del coefficiente attribuito da ciascun commissario allo specifico sub criterio qualitativo “d” per la proposta dell’operatore “i” sulla rotta “r”, sulla base della scala valoriale di cui alla Tab. A;
- n: numero dei commissari;
- V_d : punteggio massimo relativo al sub criterio “d”;
- $\frac{\sum_{j=1}^n W_d}{n}$: media aritmetica del valore del coefficiente per il criterio “d” corrispondente ai giudizi espressi dai singoli componenti della Commissione.

Le proposte dovranno essere relative ad almeno un’intera stagione IATA.

In testa al formulario andrà specificato, nell’apposito spazio, il periodo di riferimento (giorno di inizio e fine o stagione/i IATA) per il quale si sta presentando la proposta ed in relazione al quale saranno quindi calcolati i punteggi appresso indicati.

Criterio A: Servizio proposto

Il punteggio è attribuito in relazione alle caratteristiche del servizio proposto, secondo i sub criteri, parametri



di valutazione e formule di seguito indicati:

CRITERIO	SUB CRITERIO	DESCRIZIONE	METODO DI VALUTAZIONE	METODO DI CALCOLO
Servizio proposto	A1	Numero collegamenti totali proposti	Q	Vedi formula
	A2	Posti totali proposti	Q	Vedi formula
	A3	Numero medio frequenze settimanali	Q	Vedi formula
	A4	Rapidità di attivazione della rotta	Q	Vedi formula

Sub criterio A1: Numero collegamenti totali proposti.

$$P_{A1(i,r)} = \frac{NC_{(i,r)}}{\max(NC_{(r)})} * V_{A1}$$

dove:

- $P_{A1(i,r)}$: punteggio sub criterio A1 per la proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r"
- $NC_{(i,r)}$: numero collegamenti totali proposti dall'operatore "i" sulla rotta "r" durante il periodo per cui si richiede il contributo. NOTA: un volo di andata e uno di ritorno sono pari a 2 collegamenti (esempio: periodo di riferimento: IATA Summer 2025 – 210 giorni; numero totale di collegamenti nel periodo di riferimento: 119)
- $\max(NC_{(r)})$: numero massimo di collegamenti totali proposti sulla rotta "r"
- V_{A1} : punteggio massimo relativo al sub criterio "A1"

Sub criterio A2: Posti totali proposti.

$$P_{A2(i,r)} = \frac{PO_{(i,r)}}{\max(PO_{(r)})} * V_{A2}$$

dove:

- $P_{A2(i,r)}$: punteggio sub criterio A2 per la proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r"
- $PO_{(i,r)}$: numero posti totali proposti dall'operatore "i" sulla rotta "r" (esempio: aeromobile da 160 posti; numero totale di collegamenti nel periodo di riferimento: 119; numero posti totali proposti: $(160*420)=67.200$)
- $\max(PO_{(r)})$: numero massimo di posti totali proposti sulla rotta "r"
- V_{A2} : punteggio massimo relativo al sub criterio "A2"



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Sub criterio A3: Numero medio frequenze settimanali.

$$P_{A3(i,r)} = \frac{FS_{(i,r)}}{\max(FS_{(r)})} * V_{A3}$$

dove:

- $P_{A3(i,r)}$: punteggio sub criterio A3 per la proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r";
- $FS_{(i,r)}$: numero medio frequenze settimanali proposte dall'operatore "i" sulla rotta "r".
NOTA: due collegamenti (voli), di cui uno di andata e uno di ritorno, sono pari a 1 frequenza (esempio: periodo di riferimento: IATA Summer 2025: 210 giorni; numero totale di settimane: 30; numero collegamenti totali proposti: 119; numero medio frequenze settimanali: $2=(119/30)/2$)
- $\max(FS_{(r)})$: numero massimo di frequenze medie settimanali proposte sulla rotta "r".
- V_{a3} : punteggio massimo relativo al sub criterio "A3"

Sub criterio A4: Rapidità di attivazione della rotta.

$$P_{A4(i,r)} = -0,6250 * TA_{(i,r)} + 6,2500$$

dove:

- $P_{A4(i,r)}$: punteggio sub criterio A4 per la proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r";
- $TA_{(i,r)}$: tempo proposto dall'operatore "i" per l'attivazione della rotta "r", calcolato a partire dal giorno successivo a quello di assegnazione dell'aiuto ed espresso in mesi o frazioni di mese (su base mese standard di 30 giorni) con arrotondamento alla seconda cifra decimale (esempio: termine aggiudicazione del contributo: 02.11.2025; data proposta in sede di presentazione della proposta per l'attivazione della rotta: dal 01.04.2026 compreso; giorni occorrenti per l'attivazione della rotta: 149; mesi occorrenti per l'attivazione della rotta: $(149/30)=4,97$)
- $\min(TA_{(r)})$: tempo minimo proposto per l'attivazione della rotta "r".

In base alla formula precedente, sarà quindi assegnato il punteggio massimo qualora il tempo proposto per l'attivazione della rotta sia pari o inferiore a 2 mesi mentre sarà assegnato un punteggio pari 0 (zero) per tempi di attivazione maggiori a 10 mesi.

Criterion B: Destagionalizzazione ed attrattività della rotta

Il punteggio è attribuito in funzione della valutazione della capacità della rotta, secondo quanto dichiarato in sede di presentazione delle proposte dall'operatore, di attrarre flussi di passeggeri e di favorire la mobilità dei residenti nonché lo sviluppo economico e sociale della Sardegna, secondo i sub criteri, parametri di



valutazione e formule di seguito indicati:

CRITERIO	SUB CRITERIO	DESCRIZIONE	METODO DI VALUTAZIONE	METODO DI CALCOLO
Destagionalizzazione ed attrattività della rotta	B1	Destagionalizzazione in mesi invernali	Q	Vedi formula
	B2	Connessione con il mercato crocieristico	D	Tab. A
	B3	Popolosità bacino di utenza	Q	Vedi formula
	B4	Potenzialità di ulteriori collegamenti dalla rotta prescelta	Q	Vedi formula
	B5	Frequenze modulate in relazione a eventi di particolare interesse	Q	Vedi formula
	B6	Attività di promozione e informazione	D	Tab. A

Sub criterio B1: Destagionalizzazione in mesi invernali.

Sarà attribuito un punteggio P_{B1} pari a:

- 0 punti per la proposta dell'operatore "i" che non prevede l'esercizio della rotta "r" in nessuno dei mesi ricompresi nella IATA winter;
- 0,5 punto per ogni mese ricadente nella IATA winter per il quale l'operatore "i" ha proposto l'esercizio della rotta "r" (esempio: proposta rotta invernale con esercizio anche nei seguenti 8 mesi ricompresi in stagioni IATA winter: nov24, dic24, gen25, feb25, nov25, dic25, gen26, feb26; punteggio: $(0,5 * 8) = 4$ punti).

Sub criterio B2: Connessione con il mercato crocieristico.

Nella relazione di accompagnamento alla proposta dovranno essere esaustivamente descritte le modalità di connessione della nuova rotta proposta con il mercato crocieristico.

La valutazione del presente sub criterio sarà di tipo discrezionale da parte della commissione, secondo la metodologia sopra descritta per la valutazione dei sub-criteri di tipo qualitativo, e sarà attribuito un punteggio P_{B2} sulla base della valutazione complessiva del livello di chiarezza espositiva, pertinenza, coerenza, concretezza e validità delle soluzioni organizzative e tecniche proposte in riferimento alla connessione del servizio proposto con il mercato crocieristico.

Sub criterio B3: Popolosità bacino di utenza.

Al fine di tenere conto del differente bacino di utenza, è stata operata un'analisi della popolosità associata alle



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

città di riferimento di ciascuna rotta, sulla cui base ciascun collegamento è stato classificato secondo una scala con 5 livelli, al crescere della popolarità del bacino di utenza, dal livello 1 al livello a 5.

Sulla base di tale classificazione, sarà attribuito un punteggio secondo la seguente formula:

$$P_{B3(i,r)} = \frac{Liv_{(i,k,r)}}{\max(Liv_{(k,r)})} * V_{B3}$$

dove:

- $P_{B3(i,r)}$: punteggio sub criterio B3 per la proposta dell'operatore "i" sull'aeroporto "k" della rotta "r";
- $Liv_{(i,k,r)}$: Livello di classificazione della città di riferimento "k" (esempio: proposta di 3 operatori, di cui uno sull'aeroporto la cui città di riferimento è di livello 1; uno sull'aeroporto la cui città di riferimento è di livello 2, uno sull'aeroporto la cui città di riferimento è di livello 3. I punteggi saranno rispettivamente pari a $(1/3)*V_{B3}$; $(2/3)*V_{B3}$; $(3/3)*V_{B3}$)
- $\max(Liv_{(k,r)})$: Livello di classificazione massimo proposto sulla rotta "r"
- V_{B3} : punteggio massimo relativo al sub criterio "B3".

Sub criterio B4: Potenzialità di ulteriori collegamenti dalla rotta prescelta.

Al fine di tenere conto dell'eventuale contributo potenziale di ciascuno scalo esterno alla Sardegna a fungere da hub per lo sviluppo di ulteriori collegamenti, è stata operata un'analisi di tutti gli aeroporti interessati dalla presente procedura prestando particolare attenzione, per il fine di cui al presente sub criterio, al numero medio di società operanti nel rispettivo scalo e al numero di rotte mediamente offerte dallo stesso. In relazione a tali fattori, ciascun aeroporto è stato classificato secondo una scala con 5 livelli; dal livello 1 (minore potenzialità in termini di ulteriori collegamenti potenziali) a 5 (maggiore potenzialità / funzione di hub).

Sulla base di tale classificazione, sarà attribuito un punteggio secondo la seguente formula:

$$P_{B4(i,r)} = \frac{Liv_{(i,k,r)}}{\max(Liv_{(k,r)})} * V_{B4}$$

dove:

- $P_{B4(i,r)}$: punteggio sub criterio B4 per la proposta dell'operatore "i" sull'aeroporto "k" della rotta "r";
- $Liv_{(i,k,r)}$: Livello di classificazione dell'aeroporto "k" (esempio: proposta di 3 operatori, di cui uno sull'aeroporto di livello 1; uno sull'aeroporto di livello 2, uno sull'aeroporto di livello 3. I punteggi saranno rispettivamente pari a $(1/3)*V_{B4}$; $(2/3)*V_{B4}$; $(3/3)*V_{B4}$)
- $\max(Liv_{(k,r)})$: Livello di classificazione massimo proposto sulla rotta "r"
- V_{B4} : punteggio massimo relativo al sub criterio "B4".



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Sub criterio B5: Frequenze modulate in relazione a eventi di particolare interesse.

Sarà attribuito un punteggio proporzionale al numero di voli complessivamente proposti, per ciascun giorno/evento significativo, nel "Periodo associato all'evento/giorno" indicato nella tabella di seguito riportata. In corrispondenza di tale periodo, è infatti verosimile attendersi un incremento della domanda di trasporto che, in coerenza a quanto previsto dalle Direttive allegate alla DGR n.44/15/2023, con la presente misura si ritiene importante stimolare con l'assegnazione di un maggiore punteggio alle proposte che in corrispondenza di tali giornate/eventi, offrano il maggior numero di voli.

$$P_{B5(i,r)} = \sum P_{B5(i,r)}^{day(k)}$$

$$P_{B5(i,r)}^{day(k)} = \frac{NC_{(i,r)}^{day(k)}}{\max(NC_{(r)}^{day(k)})} * V_{B5}$$

dove:

- $P_{B5(i,r)}$: punteggio complessivo sub criterio B5 per la proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r", pari alla somma dei pertinenti punteggi " $P_{B5(i,r)}^{day(k)}$ " relativi all'evento/giorno (k);
- $P_{B5(i,r)}^{day(k)}$: punteggio sub criterio B5 per la proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r" relativo all'evento/giorno (k);
- $NC_{(i,r)}^{day(k)}$: numero di voli complessivamente proposti dall'operatore "i" sulla rotta "r" nel periodo associato all'evento/giorno (k); (esempio: l'evento/giorno (k) in questione è quello associato alla Festa di Sant'Efisio (GEI), nelle date 1-4 maggio; il periodo associato è quello compreso tra 10 giorni prima e 10 giorni dopo l'evento, ossia il periodo dal 21 aprile al 14 maggio, compresi, pari a complessivi 24 giorni; per tutto questo periodo l'operatore 1 propone complessivamente un totale di 96 voli, pari a 2 voli/giorno andata e ritorno, mentre l'operatore 2 propone complessivamente un totale di 144 voli, pari a 3 voli/giorno andata e ritorno. Sulla base di tali valori, sarà determinato il punteggio secondo la formula lineare sopra riportata).
- $\max(NC_{(r)}^{day(k)})$: numero massimo di voli proposti dall'operatore "i" sulla rotta "r" nel periodo associato all'evento/giorno (k)
- V_{B5} : punteggio massimo relativo al sub criterio "B5"

Il calcolo sopra esposto, e l'assegnazione del relativo punteggio, dovrà avvenire separatamente per ciascun evento/giorno (k).

Di seguito si riportano l'elenco delle giornate e/o eventi (k) per i quali è prevista l'assegnazione del presente subcriterio e l'indicazione del relativo periodo, i quali, in particolare, ricomprendono i Grandi Eventi Identitari (GEI) nonché gli eventi legati al natale, al capodanno, al carnevale e alla Settimana Santa e che saranno



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

oggetto di valutazione per l'intero periodo di durata dell'incentivo e per il periodo non soggetto al regime di aiuto.

Manifestazione	Riferimento data evento principale	Periodo associato all'evento/giorno
Sa Sartiglia (GEI)	Ultima domenica e martedì di carnevale	5 giorni prima e 5 giorni dopo l'evento
Carnevale	15 giorni con inizio 70 gg prima della Pasqua	5 giorni prima e 5 giorni dopo l'evento
Riti della Settimana Santa	6 giorni che precedono la Pasqua	5 giorni prima e 10 giorni dopo l'evento
Festa di Sant'Efsio (GEI)	1-4 maggio	5 giorni prima e 5 giorni dopo l'evento
San Simplicio (GEI)	10-15 maggio	5 giorni prima e 5 giorni dopo l'evento
Cavalcata sarda (GEI)	Penultima domenica di maggio (di norma)	5 giorni prima e 5 giorni dopo l'evento
Festa di san Francesco di Lula (GEI)	1 maggio / 1-6 ottobre	5 giorni prima e 5 giorni dopo l'evento
Festa di san Costantino Ardia di Sedilo (GEI)	6-7 luglio	5 giorni prima e 5 giorni dopo l'evento
Discesa dei candelieri (GEI)	14 agosto	5 giorni prima e 5 giorni dopo l'evento
Festa del Redentore (GEI)	Ultima domenica di agosto	5 giorni prima e 5 giorni dopo l'evento
San Salvatore di Sinis, Corsa degli Scalzi (GEI)	Primo fine settimana di settembre	5 giorni prima e 5 giorni dopo l'evento
Festa di Sant'Antioco (GEI)	15 giorni dopo Pasqua + Edizione estiva (1 agosto) e ricorrenza morte del santo (13 novembre)	5 giorni prima e 5 giorni dopo l'evento
Natale	25 dicembre	10 giorni prima e 10 giorni dopo l'evento
Capodanno	31 dicembre	10 giorni prima e 10 giorni dopo l'evento



Sub criterio B6: Attività di promozione e informazione dell'Isola.

Nella relazione di accompagnamento alla proposta dovranno essere descritte le attività di promozione e informazione che saranno attivate per la valorizzazione e promozione della nuova rotta, al fine di contribuire a conseguire gli obiettivi della presente misura, quali l'incremento dei flussi di passeggeri, favorire la mobilità dei residenti, lo sviluppo economico e sociale della Sardegna nonché garantire la sostenibilità della rotta anche successivamente al periodo per il quale si riceverà il contributo all'avvio

La valutazione del presente sub criterio sarà di tipo discrezionale da parte della commissione, sulla base della valutazione complessiva del livello di chiarezza espositiva, pertinenza, coerenza, concretezza e validità delle soluzioni organizzative e tecniche proposte in riferimento alle attività di promozione e informazione.

Criterio C: Operatività della rotta

Il punteggio è attribuito in funzione della valutazione della capacità di mantenimento in esercizio della rotta, secondo quanto dichiarato in sede presentazione della proposta dall'operatore, successivamente al termine del periodo per il quale è previsto il sostegno pubblico all'avvio, secondo i sub criteri, parametri di valutazione e formule di seguito indicati:

CRITERIO	SUB CRITERIO	DESCRIZIONE	METODO DI VALUTAZIONE	METODO DI CALCOLO
Operatività della rotta per il periodo successivo all'aiuto	C1	Anni o frazione di anno di operatività con aiuto	Q	Vedi formula
	C2	Anni o frazione di anno di operatività ulteriori senza aiuto	Q	Vedi formula

Sub criterio C1: Anni di operatività con aiuto.

$$P_{C1(i,r)} = \frac{AOCA_{(i,r)}}{\max(AO_{(r)})} * V_{C1}$$

dove:

- $P_{C1(i,r)}$: punteggio sub criterio C1 per la proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r";
- $AOCA_{(i,r)}$: anni o frazione di anno (su base anno standard di 365 giorni, comunque comprendente almeno una intera stagione IATA), con arrotondamento alla seconda cifra decimale, di operatività della nuova rotta "r" da parte dell'operatore "i" durante il periodo di erogazione dell'aiuto all'avvio; (Esempio 1: rotta con una frequenza bisettimanale attiva per la stagione Summer 2025 e il restante periodo sino al 30.11.2025; il periodo complessivo di esercizio è dunque quello compreso tra il 30.03.2025 e il 30.11.2025, per un totale di 246 giorni e $(246/365) = 0,67$ anni di operatività. Esempio 2: rotta stagionale con una frequenza bisettimanale attiva per l'intero periodo delle sole stagioni Summer 2025 e 2026; il periodo complessivo di



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

esercizio è dunque pari alla somma del periodo compreso tra il 30.03.2025 e 25.10.2025 e quello dal 29.03.2026 al 24.10.2026, per un totale di $(210+210)=420$ giorni e $(420/365) = 1,15$ anni di operatività).

- $\max(AOCA_{(r)})$: valore massimo degli anni o frazioni di anno (come sopra indicato) di operatività della nuova rotta "r" in presenza dell'aiuto all'avvio
- V_{C1} : punteggio massimo relativo al sub criterio "C1"

Sub criterio C2: Anni di operatività senza aiuto.

Sarà assegnato:

$$P_{C2 (i,r)} = \frac{AOSA_{(i,r)}}{\max(AOSA_{(r)})} * V_{C2}$$

dove:

- $P_{C1 (i,r)}$: punteggio sub criterio C1 per la proposta dell'operatore "i" sulla rotta "r";
- $AOSA_{(i,r)}$: anni o frazione di anno (su base anno standard di 365 giorni), con arrotondamento alla seconda cifra decimale, di operatività della nuova rotta "r" da parte dell'operatore "i" successivamente al periodo di erogazione dell'aiuto all'avvio;
- $\max(AO_{(r)})$: valore massimo di anni o frazioni di anno (determinato come indicato per il criterio C1) di operatività della nuova rotta "r" successivamente al periodo di erogazione dell'aiuto all'avvio
- V_{C2} : punteggio massimo relativo al sub criterio "C2"

Condizione preliminare per l'assegnazione del punteggio relativo al presente sub criterio, è che il vettore abbia presentato un piano industriale che dimostri la redditività economica di ciascun nuovo collegamento proposto, senza alcuna forma di sostegno pubblico, dopo tre anni.

In alternativa, lo stesso dovrà impegnarsi a mantenere il collegamento proposto per un periodo almeno pari a quello per cui ha ricevuto il sostegno nell'ambito del regime, dopo la cessazione di tale sostegno. Tale impegno dovrà essere garantito da fidejussioni emesse da una banca o da una compagnia di assicurazione a favore della Regione Sardegna.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Conclusioni.

Nel caso in cui si rendano disponibili ulteriori risorse finanziarie, per effetto di economie o nuovi stanziamenti, il bando o l'avviso devono prevedere la facoltà per la Regione Autonoma della Sardegna di procedere allo scorrimento delle graduatorie.

Di seguito si riporta la ripartizione in termini di risorse finanziarie, per anno, delle rotte tra i 3 aeroporti sardi. In particolare, dai nuovi collegamenti indicati nel Programma di Attività, come suddivisi tra i tre aeroporti sardi, consegue una iniziale ripartizione delle risorse a disposizione. Garantendo un'equivalenza tra il nord ed il sud Sardegna, il 50% delle risorse annuali è attribuito all'aeroporto di Cagliari (euro 5.000.000), il 27% all'aeroporto di Alghero (2.700.000) ed il 23% all'aeroporto di Olbia (2.300.000).

Si evidenzia, come già descritto nel paragrafo "Fasi e criteri di valutazione delle proposte" del presente documento, che la ripartizione sopra indicata è previsionale ed è suscettibile di modifica in funzione dell'effettivo riscontro dei vettori a seguito del completamento della procedura ad evidenza pubblica.

Le nuove rotte elencate, per le quali sarà avviata la procedura ad evidenza pubblica, rispettano il limite previsto dall'Allegato alla DGR 44/14 del 14.12.2023, per il quale "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 corso dell'erogazione dei contributi, l'Amministrazione regionale effettuerà gli opportuni controlli al fine di verificare l'effettiva destinazione dei contributi concessi e il permanere dei requisiti richiesti ai beneficiari.