



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

PRESIDÈNTZIA  
PRESIDENZA

Ufficio di Gabinetto

Consiglio regionale della Sardegna

- > On. Giampietro Comandini  
Presidente
- > On. Alessandro Sorgia  
- Gruppo Misto

e p.c. > Presidenza

**Oggetto: Interrogazione n.266/A sulle criticità del nuovo modello di continuità territoriale aerea della Sardegna e sulla sua inadeguatezza a garantire il diritto effettivo alla mobilità.** Risposta.

In riferimento all'interrogazione in oggetto, trasmetto la nota n.4341 del 30 dicembre 2025 inviata dall'Assessorato dei trasporti.

Con i migliori saluti.

**D'ordine della Presidente**

**Il Capo di Gabinetto**

Luca Caschili





REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Regione Autonoma della Sardegna  
Ufficio di Gabinetto della Presidenza  
Prot. Entrata del 31/12/2025  
nr. 0019307  
Classifica I.6.4-1

12012-12009

13-00-00 - Ufficio di Gabinetto dell'Assessorato dei Trasporti

01-00-00 - Ufficio di Gabinetto della Presidenza

**Oggetto: Interrogazione n. 266/A (SORGIA) sulle criticità del nuovo modello di continuità territoriale aerea della Sardegna e sulla inadeguatezza a garantire il diritto effettivo alla mobilità. Riscontro**

Con riferimento all'interrogazione in oggetto, acquisita al nostro protocollo n. 12012 in data 26.08.2025, si precisa, con riferimento al primo quesito e testualmente

*“se ritengano che il nuovo modello di continuità territoriale approvato dalla Giunta regionale rappresenti un effettivo miglioramento del servizio rispetto al regime attuale”,*

occorre in primis evidenziare che il nuovo schema di continuità territoriale nasce proprio dalla necessità di superare le note criticità che hanno caratterizzato l'attuale regime di Oneri di Servizio Pubblico (OSP). Ci si riferisce in particolare alla disattesa applicazione dei principi di continuità, regolarità, tariffazione e capacità minima statuiti dal Regolamento comunitario 1008/2008, il quale riconosce agli Stati membri la possibilità di imporre OSP su rotte aeree considerate essenziali per lo sviluppo economico e sociale della regione.

Il nuovo schema di continuità territoriale è stato definito dall'Assessorato dei trasporti, anche attraverso l'ausilio un advisor, incaricato da RAS nell'ottobre 2023, mediante approfonditi studi ed analisi tecniche, economiche e giuridiche del mercato del trasporto aereo tra la Sardegna e il resto d'Italia che hanno evidenziato un importante sottodimensionamento dell'offerta, slot orari mal distribuiti nel corso della giornata e tariffe elevate, con la conseguenza che il diritto alla mobilità dei sardi non sempre è stato garantito.

Lo studio che ha portato alla stesura del nuovo schema di continuità territoriale è stato condotto, come riportato nella D.G R. n. 41/1 del 1.08.2025, “assumendo come riferimento quattro pilastri fondamentali: 1. la continuità del servizio; 2. la regolarità nell'arco della giornata; 3. l'individuazione di tariffe accessibili; 4. la capacità offerta, intesa come livello di frequenza dei voli e disponibilità di posti adeguato alla domanda”.



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS**  
**ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

Il nuovo schema di continuità territoriale, che oggi trova formalizzazione nel nuovo decreto di imposizione degli oneri di servizio, determina un oggettivo miglioramento della qualità del servizio, attraverso un incremento strutturato dei posti disponibili, un aumento delle frequenze, una riduzione delle tariffe, la risposta alle istanze raccolte da diverse categorie di utenza per un congruo orizzonte temporale di quattro anni. Tra le caratteristiche migliorative si cita la ripartizione dei voli su quattro fasce orarie, anziché tre, al fine di garantire una migliore distribuzione dei voli ed evitando ampie fasce orarie senza servizi, la riduzione del prezzo del biglietto fino al 23% nelle tratte da e verso Fiumicino, con la possibilità da parte dei vettori di operare ulteriori riduzioni in sede di proposta tecnica in gara, l'obbligo di predisporre liste d'attesa, l'estensione a tutto l'anno delle tariffe agevolate per il lavoratori, anziché alla sola stagione invernale, l'estensione della categoria dei "residenti equiparati" ai militari e ai lavoratori con comprovata assegnazione di sede stabile in Sardegna, agli atleti agonisti non professionisti che siano cartellinati presso una società sportiva con sede in Sardegna, a coloro che hanno rapporti di parentela di primo grado (genitori e figli; fratelli e sorelle) o di secondo grado (nonni e nipoti abiatici: figli dei figli) o di terzo grado (zii e nipoti; bisnonni e bisnipoti) con soggetti residenti in Sardegna, a coloro che fruiscono di congedo straordinario (permessi) ai sensi della Legge 104/92 per assistere un parente residente in Sardegna, a coloro che svolgono il ruolo di tutore nei confronti di un soggetto residente in Sardegna.

Ulteriori miglioramenti dei servizi, che non è stato possibile inserire nel Decreto Ministeriale in quanto esulano dal concetto di Onere di Servizio Pubblico, possono inoltre essere proposti dai vettori nell'ambito della proposta tecnica di gara. Ci si riferisce in particolare all'utilizzo di una flotta "giovane", all'utilizzo dei finger per lo sbarco e imbarco dei passeggeri, al network per la prosecuzione dei viaggi su altre destinazioni, alla garanzia di posti contigui, al tetto massimo alla tariffa per le categorie differenti da quella dei residenti e degli equiparati.

In relazione al secondo quesito e, precisamente,

*"per quale motivo siano state escluse sistematicamente dal bando altre rotte fondamentali per i residenti sardi, in particolare quelle che collegano l'Isola con il nord-est e il centro sud",*

si evidenzia che le analisi e gli studi sui quali si è costruito il nuovo progetto di continuità territoriale aerea hanno riguardato tutta l'Italia e hanno messo in luce la diffusa presenza di fallimento di mercato su svariate





**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

rotte. Tuttavia, per quanto attiene l'imposizione di oneri di servizio pubblico, si è ritenuto strategicamente opportuno potenziare la connessione con Roma e Milano, posto che la Commissione europea, com'è noto, mira a tutelare il libero mercato e già in passato abbia osteggiato la cosiddetta CT2.

La scelta strategica operata, che ha portato comunque ad un netto miglioramento in termini di tariffe, frequenze e ampliamento dei beneficiari delle agevolazioni, non preclude successive ed eventuali nuove negoziazioni con la Commissione europea.

Con riferimento al terzo quesito posto dall'interrogante, testualmente,

*"se intendano proporre, nel corso della procedura di gara, modifiche strutturali al meccanismo di erogazione del contributo pubblico, al fine di tutelare il diritto alla mobilità in modo più equo ed efficiente",* si fa presente che il D. M. n. 213 del 09.09.2025 che istituisce il nuovo schema di continuità territoriale della Sardegna, è vincolante per la predisposizione degli atti di gara da parte dell'Amministrazione regionale ed i meccanismi ivi previsti per tutelare il diritto alla mobilità sono frutto di quanto è stato concordato con la Commissione europea.

Nell'ambito della conferenza di servizi del 11/08/2025 è stato deciso che, ai sensi dell'art. 17 del citato Regolamento UE 1008/2008, la selezione tra le offerte presentate verrà effettuata tenendo conto della qualità del servizio offerto, delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti, nonché del costo dell'eventuale compenso richiesto.

Chiede, poi, l'interrogante (quesito n. 4):

*"quali azioni di vigilanza e monitoraggio siano previste per garantire la qualità del servizio erogato dai vettori aggiudicatari, in particolare nei periodi di picco e per categorie vulnerabili (studenti, lavoratori pendolari, soggetti fragili)".*

Al riguardo si evidenzia come nell'ambito della conferenza di servizi del 11/08/2025 sono stati previsti vari strumenti, tra i quali in particolare:

- il monitoraggio costante del servizio svolto;
- l'applicazione di strumenti di regolazione dinamica dell'offerta;
- l'applicazione di penali, per esempio nel caso in cui non siano implementati i voli aggiuntivi tempestivamente richiesti.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Si fa presente che l'Assessorato dei Trasporti ha chiesto e ottenuto, per la prima volta, dalle compagnie aeree i dati delle prenotazioni; questo passaggio è stato fondamentale perché grazie alla conoscenza quantitativa e temporale delle prenotazioni e dei dati a consuntivo, è oggi possibile conoscere nel dettaglio il fenomeno degli spostamenti aerei che è la condizione essenziale per un corretto dimensionamento dei servizi di continuità aerea.

Inoltre, le prescrizioni del nuovo D.M prevedono che i vettori predispongano un sistema di liste d'attesa per ogni volo e consentano in maniera trasparente, nei limiti della privacy, di monitorare e usufruire di tale strumento, secondo l'ordine di prenotazione e con priorità per i residenti. Per questo motivo, anche i voli già al completo dovranno essere visibili sui siti delle compagnie aeree.

In relazione al quinto quesito:

*"se siano state valutate alternative tecniche per favorire l'integrazione dei voli onerati nei circuiti internazionali, attraverso obblighi o incentivi al code sharing e all'intermodalità"*

Si evidenzia che tutte le azioni proposte per agevolare la mobilità dei residenti in Sardegna, e le categorie di utenti ad essi equiparati, devono sempre e comunque essere temperate con l'esigenza, più volte ribadita dalla Commissione europea, di non introdurre distorsioni del mercato e di garantire sempre la piena concorrenza. Non è stato quindi possibile inserire, come obbligo prescritto dal D.M., accordi in code sharing o altra tipologia finalizzata all'integrazione con altri voli. Ciononostante, il D.M. 213/25 prevede che: "Al fine di offrire un servizio efficace in termini di connettività e del disbrigo delle operazioni aeroportuali, in caso di prosecuzione del viaggio da parte dei passeggeri, al vettore che accetta gli OSP si raccomanda, in presenza di congrui tempi di trasbordo e della disponibilità degli altri vettori interessati, di garantire ai passeggeri da e verso la Sardegna prenotati su voli in prosecuzione da Fiumicino e da Linate, anche se operati da altri vettori, l'avvio del bagaglio verso la destinazione finale".

Viceversa, il bando di gara prevede una premialità per le proposte dei vettori che includono prosecuzioni di viaggio o attraverso la rete propria o attraverso accordi stipulati con altri vettori: accordi interline, code sharing o equivalenti.

Per quanto attiene al sesto quesito posto nell'interrogazione, e testualmente:

*"come si intenda garantire trasparenza nella comunicazione dei costi reali per i passeggeri, evitando promesse di riduzioni non corrispondenti alla realtà",*



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS**  
**ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

i livelli tariffari sono chiaramente esplicitati nel Decreto Ministeriale. Le nuove tariffe prevedono significative riduzioni, con la tariffa massima per tratta (escluse tasse aeroportuali e IVA) per i residenti ed equiparati che scende da 39 euro a 30 euro per i collegamenti con Roma Fiumicino, e da 47 euro a 44 euro per quelli con Milano Linate.

Sono state, inoltre, introdotte tariffe massime (senza restrizioni e non contingentate) da applicare ai non residenti:

- che si recano per lavoro in Sardegna, con estensione di questa agevolazione a tutto l'anno solare e non più soltanto alla stagione IATA Winter (come previsto dal vecchio schema di continuità);
- che hanno rapporti di parentela di primo grado, secondo o terzo grado o sono legati da rapporti di coniugio o filiazione con i beneficiari della presente tariffa;
- che fruiscono di congedo straordinario e permessi ai sensi della legge 104/92 per assistere un parente residente in Sardegna;
- che svolgono il ruolo di tutore nei confronti di un soggetto residente in Sardegna.

Per le suddette categorie di utenti la tariffa massima per tratta (escluse tasse aeroportuali e IVA) per i collegamenti con Roma Fiumicino è pari ad euro 39, mentre quella per i collegamenti con Milano Linate è pari ad euro 57,20.

È stata, inoltre, introdotta una misura a tutela delle famiglie che prevede per i bambini dai 2 ai 14 anni residenti in Sardegna una tariffa scontata del 30% rispetto a quella ordinariamente applicata ai residenti.

In relazione al settimo quesito, e precisamente:

*“quali misure urgenti si intendano attuare per scongiurare, nella tratta Cagliari-Roma (e viceversa), la concreta possibilità che nei giorni di maggiore traffico molti passeggeri restino a terra per insufficienza di posti disponibili, come già accaduto in passato e se non si ritenga necessario rimodulare immediatamente la capacità offerta in linea con la domanda effettiva”,*





**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

così come già esplicitato in risposta al precedente quesito quattro, il nuovo schema di continuità territoriale aerea prevede un monitoraggio costante del servizio, in collaborazione con le compagnie aeree, e strumenti definiti per dare una pronta risposta ai picchi temporanei di domanda, che attualmente vengono mitigati con azioni che vengono implementate solo a ridosso delle date critiche.

In particolare, a differenza dell'attuale regime che prevede l'inserimento di nuovi voli all'interno della stessa giornata senza indicarne la fascia temporale di inserimento, il nuovo schema di OSP prevede che il vettore sia tenuto ad incrementare l'offerta, nella giornata in cui si registrano picchi di domanda, introducendo voli supplementari o utilizzando aeromobili di capienza superiore nelle fasce orarie in cui si è verificato il superamento della soglia limite - o, nel caso in cui non vi sia disponibilità di slot, nelle fasce ad esse più prossime -, nell'ipotesi in cui i sistemi di prenotazione evidenzino, per circostanze contingenti, una domanda di posti per singola tratta superiore:

- all'80% dell'offerta complessiva dei voli relativi alla fascia oraria di "prima mattina" in uscita dagli aeroporti sardi o su quella "serale" in partenza dagli aeroporti del continente, oppure all'80% dell'offerta complessiva giornaliera, a più di 10 giorni prima della data di partenza;
- al 91% dell'offerta complessiva dei voli relativi alla fascia oraria di "prima mattina" in uscita dagli aeroporti sardi o su quella "serale" in partenza dagli aeroporti del continente, oppure al 91% dell'offerta complessiva giornaliera, a meno di 10 giorni e fino a 4 giorni prima della partenza.

Ogni volo supplementare dovrà essere reso disponibile entro i 5 giorni lavorativi successivi alla data in cui si verifica il superamento della soglia di cui al primo punto ed entro 72 ore successive alla data in cui si verifica il superamento della soglia di cui al secondo punto. È prevista altresì una cospicua penale pari a euro 2.000 per ogni volo non operato nel caso in cui tali voli supplementari non vengano attivati dal vettore per cause a lui imputabili.

Infine, per quanto attiene l'ottavo ed ultimo quesito:

*"se la Giunta regionale intenda promuovere, anche in collaborazione con il Consiglio regionale, una riforma complessiva del modello di continuità territoriale, ispirata ai principi di efficienza, neutralità competitiva, rispetto dei diritti dei passeggeri e valorizzazione, si rimanda per competenza strategica della Sardegna nel contesto nazionale ed europeo",*





**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS**  
**ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

si fa presente che le attività di studio e di analisi promosse dalla giunta attraverso l'assessorato dei trasporti, e finalizzate alla ricerca di un miglioramento del modello di continuità aerea, non si sono concluse con i recenti atti ma proseguono e proseguiranno costantemente per perseguire i principi citati nell'interrogazione. Tra gli atti più rilevanti si cita la presentazione di documento di posizione predisposto in risposta alla consultazione pubblica della Commissione europea relativa alla revisione del regolamento n. 1008/2008 sui servizi aerei. In tale documento è stata riportata un'analisi degli elementi di criticità dell'attuale regolamento, con particolare riferimento all'applicazione delle disposizioni in materia di oneri di servizio pubblico (OSP) e alle specificità dei territori insulari, a cui sono seguite specifiche proposte emendative.

Cordiali saluti,

L'Assessora  
Barbara Manca



Firmato digitalmente da  
Barbara Manca  
30/12/2025 17:05:57

---

**POSTA CERTIFICATA: Prot. n. 0000079 del 07/01/2026 - Interrogazione n. 266/A sulle criticità del nuovo modello di continuità territoriale aerea della Sardegna e sulla sua inadeguatezza a garantire il diritto effettivo alla mobilità.**

**Risposta**

**Mittente:** presidenza@pec.regione.sardegna.it

**Destinatari:** presidenza17@pec.crsardegna.it; gruppomisto17@pec.crsardegna.it

**Destinatari (CC):** consiglioregionale@pec.crsardegna.it; web@consregsardegna.it;  
servizioassemblea@pec.crsardegna.it

**Inviato il:** 07/01/2026 20.25.44

**Posizione:** PEC istituzionale CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA/Posta in ingresso

---

Si trasmette in allegato la documentazione relativa al protocollo n. 0000079 del 07/01/2026.

Il protocollo ha il seguente oggetto:

Interrogazione n.266/A sulle criticità del nuovo modello di continuità territoriale aerea della Sardegna e sulla sua inadeguatezza a garantire il diritto effettivo alla mobilità. Risposta

In allegato al messaggio email è presente il seguente documento principale:  
26336150.pdf

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===

26336150.pdf ( )

A600193072025.pdf ( )

Segnatura.xml ( )