



CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA
QUATTORDICESIMA LEGISLATURA

Cagliari,

RACCOMANDATA

PROT.

/S.C.

ONOREVOLE PRESIDENTE
DELLA QUARTA COMMISSIONE
S E D E

OGGETTO: Legge n. 144/1999, art. 36 e Regolamento CE n. 1008. Individuazione dei nuovi oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale minore (CT2) (P/320)

Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 32 del Regolamento interno del Consiglio regionale si trasmettono, con preghiera di sottoporli all'esame della Commissione presieduta dalla S.V. Onorevole, gli atti di cui all'oggetto.

Qualora codesta Onorevole Commissione ritenesse utile sentire sull'argomento il parere di altre Commissioni, può richiederlo direttamente.

LA PRESIDENTE
-Claudia Lombardo-

Separat



CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

XIV LEGISLATURA

p/320

AL SERVIZIO COMMISSIONI

SEDE

Il Documento

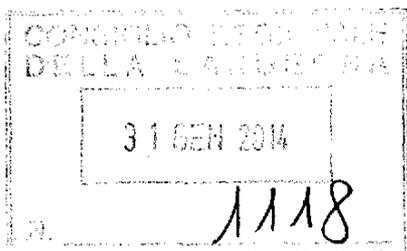
di iniziativa della *Giunta regionale*

concernente:

Legge n. 144/1999, art. 36 e Regolamento CE n. 1008. Individuazione dei nuovi oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale minore (CT2).

è assegnato per l'espressione del parere alla **Quarta** Commissione permanente.

IA PRESIDENTE





REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PRESIDÈNZIA
PRESIDENZA

Il Presidente

Prot. n. 2568

Cagliari, 30 GEN. 2014

- >  Al Presidente del Consiglio Regionale
> e p.c. All'Assessorato dei Trasporti
SEDE

Oggetto: Legge n. 144/1999, art. 36 e Regolamento CE n. 1008. Individuazione dei nuovi oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale minore (CT2).

Si trasmette in allegato, per l'esame della competente Commissione consiliare, ai sensi dell'art. 2, comma 2, della legge regionale 13 aprile 2010, n. 10, copia della deliberazione n. 2/20, relativa all'argomento in oggetto, adottata dalla Giunta regionale nella seduta del 22 gennaio 2014.

Il Presidente
Ugo Cappellacci

Dir. Gen. Pres.

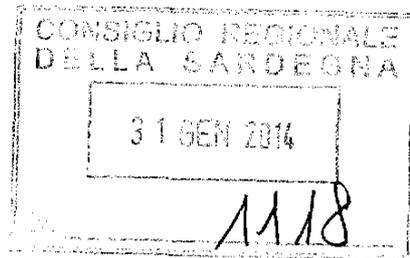
G. Massidda

Dir. Serv. Aff. Ist.

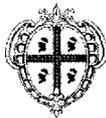
M. Farina 

Funz. Istr.

A. Fumera 



SC 54

REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Estratto del verbale della Giunta Regionale del 22 gennaio 2014.

Presiede: Ugo Cappellacci
e in sua assenza, il Vicepresidente Simona De Francisci dalla deliberazione n. 9 alla deliberazione n. 18.

Sono presenti gli Assessori:

Affari generali, personale e riforma della regione	Mario Floris
Programmazione, bilancio, credito e assetto del territorio	Alessandra Zedda
Enti locali, finanze ed urbanistica	Nicolò Rassu
Difesa dell'ambiente	Andrea Mario Biancareddu
Agricoltura e riforma agro-pastorale	Oscar Salvatore Giuseppe Cherchi
Turismo, artigianato e commercio	Luigi Crisponi
Lavori pubblici	Angela Eugenia Nonnis
Industria	Antonio Angelo Liori
Lavoro, formazione professionale, cooperazione e sicurezza sociale	Mariano Ignazio Contu
Pubblica istruzione, beni culturali, informazione, spettacolo e sport	Sergio Milia
Igiene e sanità e assistenza sociale	Simona De Francisci
Trasporti	Ugo Cappellacci Assessore ad interim
Assiste il Direttore generale	Gabriella Massidda





REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 2/20 DEL 22.1.2014

Oggetto: Legge n. 144/1999, art. 36 e Regolamento CE n. 1008. Individuazione dei nuovi oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale minore (CT2).

Il Presidente della Regione, in qualità di Assessore ai Trasporti ad interim, ricorda che gli oneri di servizio pubblico che garantiscono i collegamenti aerei minori in regime di Continuità territoriale (la c.d. CT2) sono disciplinati dal Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 36 del 29 dicembre 2005. Il Decreto impone specifiche condizioni per lo svolgimento del servizio di trasporto aereo secondo determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione sulle rotte dall'aeroporto di Cagliari verso gli aeroporti di Bologna, Torino, Verona, Firenze, Napoli e Palermo, dall'aeroporto di Olbia verso gli aeroporti di Bologna e Verona e dall'aeroporto di Alghero verso gli aeroporti di Bologna e Torino.

Il Presidente evidenzia che dall'emanazione del Decreto ministeriale n. 36/2005 ad oggi sono intervenuti concreti mutamenti nel mercato di riferimento, soprattutto per opera delle cosiddette compagnie aeree low cost, che hanno inciso profondamente sui volumi di traffico passeggeri di alcune delle rotte in parola, quali ad esempio la Cagliari - Firenze e la Cagliari - Palermo. Il Presidente evidenzia, inoltre, che il regime di imposizione di oneri di servizio pubblico introdotto col Decreto in questione era stato adottato sulla base della normativa comunitaria allora vigente, ovvero il Regolamento CEE n. 2408/1992, ora abrogato e sostituito dal Regolamento CE n. 1008/2008. A tal riguardo si rammenta, ancora, che la Commissione europea aveva rilevato che alcuni obblighi imposti con il Decreto ministeriale n. 36/2005 risultavano indebitamente restrittivi e incompatibili con il Regolamento e, conseguentemente, invitava lo Stato italiano ad adeguarsi, come si evince dalla Decisione (2007/332/CE) del 23 aprile 2007.

Alla luce di tutto ciò, rendendosi evidentemente necessario e improcrastinabile riesaminare e ridefinire l'imposizione degli oneri di servizio pubblico che garantiscono i collegamenti aerei minori in regime di Continuità territoriale, la Giunta regionale ha adottato la deliberazione n. 50/37 del 21.1.2014 con la quale si proponeva l'avvio della Conferenza di servizi per l'individuazione dei nuovi specifici oneri di





REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 2/20

DEL 22.1.2014

servizio pubblico. La citata deliberazione quantificava, in via previsionale, le risorse a disposizione per l'elaborazione del nuovo regime impositivo in euro 10.800.000 annui. Venivano fornite inoltre alcune linee di indirizzo quali:

- l'individuazione di un numero di rotte, tale da garantire una sufficiente copertura delle macro aree italiane del nord, centro, sud e isole;
- l'applicazione di uno schema di voli che consentisse di effettuare il volo di andata e di ritorno in giornata;
- la possibilità di ridurre le frequenze dei voli da giornaliera ad un numero non inferiore a tre frequenze settimanali per tutto l'anno o per periodi limitati di tempo al fine di rendere compatibile lo schema di imposizione con le risorse finanziarie disponibili.

Il Presidente ricorda che nel corso dell'anno 2013, in concordanza con la normativa comunitaria di riferimento, sono state svolte le procedure ad evidenza pubblica per l'assegnazione in esclusiva delle rotte in continuità territoriale dagli aeroporti sardi di Alghero, Cagliari e Olbia verso gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Linate. In particolare si evidenzia che i ribassi d'asta ottenuti nelle citate gare pubbliche hanno consentito di elevare ad euro 13.650.000 le risorse disponibili per la definizione del nuovo regime di imposizione per la CT2.

Il Presidente informa che in data 29 ottobre 2013 si è insediata la Conferenza di servizi per la definizione del nuovo regime onerato sulle rotte minori della Sardegna ed in quella sede è stata ribadita l'intenzione della Regione Sardegna di superare con la massima urgenza le criticità nel frattempo verificatesi nell'applicazione degli OSP sulle rotte della CT2. I lavori della Conferenza di servizi saranno ultimati nei tre mesi successivi alla prima riunione e costituiranno la base tecnico/normativa per l'adozione del decreto di imposizione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. A seguito dell'emanazione del decreto da parte del competente Ministro delle infrastrutture e dei trasporti saranno avviate le procedure di assegnazione delle rotte ai sensi del Regolamento CE n. 1008/2008, ovvero la prima fase cosiddetta di accettazione senza compensazione economica e, in caso non pervenga nessuna accettazione da parte dei vettori, l'espletamento di gare europee con compensazioni economiche. L'inizio del nuovo regime onerato è previsto per la prossima stagione invernale 2014/2015.

Il Presidente della Regione riferisce che si sta procedendo tenendo conto delle prescrizioni contenute nel Regolamento CE n. 1008/2008, e in particolare negli articoli 16, 17 e 18. Ai sensi del citato Regolamento possono essere imposti oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea





REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 2/20

DEL 22.1.2014

qualora la rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso. Gli oneri possono essere imposti esclusivamente nella misura necessaria a garantire che sulla rotta prescelta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale.

Nelle valutazioni relative alla necessità e all'adeguatezza di un onere di servizio pubblico si deve tener conto: dell'equilibrio tra l'onere previsto e le esigenze in materia di sviluppo economico della regione interessata; della possibilità di ricorrere ad altre modalità di trasporto e dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto; delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti; dell'effetto combinato di tutti i vettori aerei che operano o intendono operare sulla rotta di cui trattasi.

Il Presidente della Regione, in qualità di Assessore ai Trasporti ad interim, riferisce che si è pervenuti alla definizione ed elaborazione di un nuovo schema di imposizione di oneri per i collegamenti aerei minori in continuità territoriale da proporre all'approvazione della competente Conferenza di Servizi.

Il Presidente, nell'espone il nuovo schema di imposizione, illustra alla Giunta regionale le principali linee guida:

- collegamenti dall'aeroporto di Cagliari verso gli aeroporti di Bologna, Torino, Verona e Napoli; collegamenti dall'aeroporto di Olbia verso gli aeroporti di Bologna e Verona; collegamenti dall'aeroporto di Alghero verso gli aeroporti di Bologna e Torino;
- tutti i collegamenti devono essere effettuati giornalmente e devono consentire di effettuare il volo di andata e di ritorno in giornata;
- la tipologia di aeromobile, la frequenza e quindi l'offerta di posti giornaliera richiesta deve essere compatibile con le risultanze degli ultimi dati di traffico passeggeri disponibili;
- Il sistema tariffario, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e quantificate in euro 13.650.000, deve prevedere l'applicazione di una tariffa unica per tutte le categorie di passeggeri, residenti e non residenti, per tutto l'anno.

Il Presidente rammenta che la legge regionale 13 aprile 2010, n. 10, recante "Misure per lo sviluppo del trasporto aereo", prevede all'articolo 2, comma 2, che il programma degli interventi relativi alla continuità territoriale è sottoposto al preventivo parere della competente Commissione consiliare da esprimersi entro trenta giorni, trascorsi i quali il parere si intende acquisito.





REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 2/20

DEL 22.1.2014

La Giunta regionale, udita la proposta del Presidente della Regione, in qualità di Assessore ai Trasporti ad interim, constatato che il Direttore generale dell'Assessorato dei Trasporti ha espresso il parere favorevole di legittimità sulla proposta in esame

DELIBERA

- di approvare le linee guida sulle quali è impostato il nuovo assetto della nuova Continuità territoriale minore della Sardegna (CT2);
- di approvare l'allegata bozza di schema di imposizione di oneri di servizio pubblico.

La presente deliberazione è inviata al Consiglio regionale per l'acquisizione del parere della competente Commissione consiliare, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della legge regionale 13 aprile 2010, n. 10.

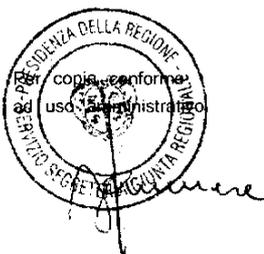
Letto, confermato e sottoscritto.

Il Direttore Generale

F.to Gabriella Massidda

Il Presidente

F.to Ugo Cappellacci





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

Allegato alla Delib.G.R. n. 2/20 del 22.1.2014

**CONFERENZA DI SERVIZI
RAS / ENAC / MINISTERO TRASPORTI**

SCHEMA DI IMPOSIZIONE DI OSP





REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ALLEGATO TECNICO

1. ROTTE ONERATE

Alghero – Bologna e viceversa;
Alghero – Torino e viceversa;
Cagliari – Bologna e viceversa;
Cagliari – Napoli e viceversa;
Cagliari – Torino e viceversa;
Cagliari – Verona e viceversa;
Olbia – Bologna e viceversa;
Olbia – Verona e viceversa

2. REQUISITI RICHIESTI

Per l'accettazione dell'onere di servizio pubblico su ciascuna delle rotte di cui al paragrafo 1 il vettore interessato deve:

- 2.1 essere vettore aereo comunitario in possesso del prescritto certificato di Operatore Aereo (COA) rilasciato dall'autorità competente di uno Stato membro ai sensi della normativa comunitaria;
- 2.2 essere vettore aereo comunitario in possesso della licenza di esercizio di trasporto aereo rilasciata dall'autorità competente di uno Stato membro ai sensi dell'art. 5, punti 1 e 2 del Regolamento (CE) 1008/2008;
- 2.3 dimostrare di possedere dimensione e solidità finanziaria adeguata e proporzionata per garantire il soddisfacimento degli obiettivi perseguiti con l'imposizione di oneri di servizio pubblico, con un fatturato nell'anno precedente l'imposizione dei presenti oneri almeno doppio rispetto a quello complessivo di ciascuna rotta accettata, o una capitalizzazione equivalente.
- 2.4 dimostrare di possedere la disponibilità, in proprietà o in locazione garantita per tutto il periodo di durata degli oneri, di un numero di aeromobili adeguato al numero di rotte accettate, così come previsti dall'imposizione di oneri e, in generale, di un numero adeguato di aeromobili con le caratteristiche di capacità necessarie a soddisfare le prescrizioni dell'imposizione di oneri;
- 2.5 applicare ai voli onerati il "Regolamento per l'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;





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

- 2.6 distribuire e vendere i biglietti secondo gli standard IATA con almeno uno dei principali CRS, via internet, via telefono, presso le biglietterie degli aeroporti e attraverso la rete agenziale e disporre del servizio di web check in;
- 2.7 accettare il pagamento tramite POS e almeno tre diverse carte di credito e non prevedere alcun onere aggiuntivo o commissione per la vendita dei biglietti via internet;
- 2.8 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: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_it.htm
- 2.9 impiegare aeromobili in possesso della copertura assicurativa ai sensi del Regolamento (CE) 785/2004 e successive modifiche sulla responsabilità civile in caso di incidenti con riguardo, in particolare, ai passeggeri, ai bagagli, alle merci trasportate, alla posta e terzi;
- 2.10 fornire la cauzione di accettazione di cui al successivo paragrafo 4.1, lettera a), secondo le modalità prescritte;
- 2.11 essere in regola con le contribuzioni previdenziali ed assistenziali relative ai rapporti di lavoro, impegnandosi a versare i relativi oneri;
- 2.12 essere in regola con le disposizioni contenute nella legge 12 marzo 1999 n. 68 recante "Norme per il diritto al lavoro dei disabili" e successive modifiche;
- 2.13 non essere in stato di fallimento, liquidazione coatta, concordato preventivo e di non avere in corso un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni;

I requisiti di cui ai punti 2.5, 2.6 e 2.7 sono da ritenersi requisiti di esercizio.

3. ARTICOLAZIONE DEGLI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO

3.1. In termini di numero di frequenze minime, di orari e di capacità offerta

Gli oneri di servizio pubblico sono i seguenti:

3.1.1. Sulla rotta ALGHERO - BOLOGNA E VV.

a) Frequenze minime giornaliere

1 volo giornaliero in andata e **1 volo** giornaliero in ritorno, da operarsi per tutto l'anno

Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio. Il vettore che accetta gli oneri di servizio è obbligato a predisporre l'operativo definitivo dei voli, finalizzato a garantire la piena soddisfazione della domanda. Tale operativo dovrà essere depositato, a fini autorizzatori, almeno 60 giorni prima dell'inizio di ciascuna stagione aeronautica, presso l'ENAC e presso la Regione Autonoma della Sardegna.

b) Orari:

La collocazione oraria dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione.





REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

AHO - BLQ

1 volo con partenza dall'aeroporto di Alghero nella fascia oraria 7:30 – 9:30

BLQ - AHO

1 volo con partenza dall'aeroporto di Bologna nella fascia oraria 19:30 – 21:30

Nella definizione dell'operativo è tollerato uno scostamento di +/- 15 minuti sugli orari sopraindicati.

c) Capacità offerta

Il servizio Alghero – Bologna e viceversa, dovrà essere effettuato con aeromobili di capacità non inferiore a 70 posti

3.1.2. – SULLA ROTTA ALGHERO – TORINO

a) Frequenze minime giornaliere

1 volo giornaliero in andata e **1 volo** giornaliero in ritorno, da operarsi per tutto l'anno

Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio. Il vettore che accetta gli oneri di servizio è obbligato a predisporre l'operativo definitivo dei voli, finalizzato a garantire la piena soddisfazione della domanda. Tale operativo dovrà essere depositato, a fini autorizzatori, almeno 60 giorni prima dell'inizio di ciascuna stagione aeronautica, presso l'ENAC e presso la Regione Autonoma della Sardegna.

b) Orari:

La collocazione oraria dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione.

AHO-TRN

1 volo con partenza dall'aeroporto di Alghero nella fascia oraria 7:30 – 9:30

TRN - AHO

1 volo con partenza dall'aeroporto di Torino nella fascia oraria 19:30 – 21:30

Nella definizione dell'operativo è tollerato uno scostamento di +/- 15 minuti sugli orari sopraindicati.

c) Capacità offerta

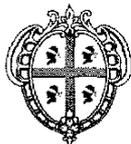
Il servizio Alghero – Torino e viceversa, dovrà essere effettuato con aeromobili di capacità non inferiore a 70 posti

3.1.3. – SULLA ROTTA CAGLIARI – BOLOGNA

a) Frequenze minime giornaliere

2 voli giornalieri in andata e **2 voli** giornalieri in ritorno, da operarsi per tutto l'anno





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

Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio. Il vettore che accetta gli oneri di servizio è obbligato a predisporre l'operativo definitivo dei voli, finalizzato a garantire la piena soddisfazione della domanda. Tale operativo dovrà essere depositato, a fini autorizzatori, almeno 60 giorni prima dell'inizio di ciascuna stagione aeronautica, presso l'ENAC e presso la Regione Autonoma della Sardegna.

b) Orari:

La collocazione oraria del volo in partenza nella fascia mattutina e del volo in arrivo nella fascia serale, dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione.

CAG-BLQ

1 volo con partenza dall'aeroporto di Cagliari nella fascia oraria 7:30 – 9:30

1 ulteriore volo con partenza dall'aeroporto di Cagliari nella fascia oraria 15:00 – 18:00

BLQ-CAG

1 volo con partenza dall'aeroporto di Bologna nella fascia oraria 12:00 – 15:00

1 ulteriore volo con partenza dall'aeroporto di Bologna nella fascia oraria 19:30 – 21:30

Nella definizione dell'operativo è tollerato uno scostamento di +/- 15 minuti sugli orari sopraindicati.

c) Capacità offerta

Il servizio Cagliari – Bologna e viceversa, dovrà essere effettuato con aeromobili di capacità non inferiore a 130 posti

3.1.4. – SULLA ROTTA CAGLIARI – NAPOLI

a) Frequenze minime giornaliere

1 volo giornaliero in andata e **1 volo** giornaliero in ritorno, da operarsi per tutto l'anno

Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio. Il vettore che accetta gli oneri di servizio è obbligato a predisporre l'operativo definitivo dei voli, finalizzato a garantire la piena soddisfazione della domanda. Tale operativo dovrà essere depositato, a fini autorizzatori, almeno 60 giorni prima dell'inizio di ciascuna stagione aeronautica, presso l'ENAC e presso la Regione Autonoma della Sardegna.

b) Orari:

La collocazione oraria dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione.

CAG-NAP

1 volo con partenza dall'aeroporto di Cagliari nella fascia oraria 7:30 – 9:30





REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

NAP-CAG

1 volo con partenza dall'aeroporto di Napoli nella fascia oraria 19:30 – 21:30

Nella definizione dell'operativo è tollerato uno scostamento di +/- 15 minuti sugli orari sopraindicati.

c) Capacità offerta

Il servizio Cagliari – Napoli e viceversa, dovrà essere effettuato con aeromobili di capacità non inferiore a 130 posti

3.1.5. – SULLA ROTTA CAGLIARI – TORINO

a) Frequenze minime giornaliere

1 volo giornaliero in andata e **1 volo** giornaliero in ritorno, da operarsi per tutto l'anno

Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio. Il vettore che accetta gli oneri di servizio è obbligato a predisporre l'operativo definitivo dei voli, finalizzato a garantire la piena soddisfazione della domanda. Tale operativo dovrà essere depositato, a fini autorizzatori, almeno 60 giorni prima dell'inizio di ciascuna stagione aeronautica, presso l'ENAC e presso la Regione Autonoma della Sardegna.

b) Orari:

La collocazione oraria dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione.

CAG-TRN

1 volo con partenza dall'aeroporto di Cagliari nella fascia oraria 7:30 – 9:30

TRN -CAG

1 volo con partenza dall'aeroporto di Torino nella fascia oraria 19:30 – 21:30

Nella definizione dell'operativo è tollerato uno scostamento di +/- 15 minuti sugli orari sopraindicati.

c) Capacità offerta

Il servizio Cagliari – Torino e viceversa, dovrà essere effettuato con aeromobili di capacità non inferiore a 130 posti

3.1.6. – SULLA ROTTA CAGLIARI – VERONA

a) Frequenze minime giornaliere

1 volo giornaliero in andata e **1 volo** giornaliero in ritorno, da operarsi per tutto l'anno

Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio. Il vettore che accetta gli oneri di servizio è obbligato a predisporre l'operativo definitivo dei voli, finalizzato a garantire la piena soddisfazione della domanda. Tale operativo dovrà essere depositato, a fini autorizzatori, almeno





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

60 giorni prima dell'inizio di ciascuna stagione aeronautica, presso l'ENAC e presso la Regione Autonoma della Sardegna.

b) Orari:

La collocazione oraria dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione.

CAG-VRN

1 volo con partenza dall'aeroporto di Cagliari nella fascia oraria 7:30 – 9:30

VRN -CAG

1 volo con partenza dall'aeroporto di Verona nella fascia oraria 19:30 – 21:30

Nella definizione dell'operativo è tollerato uno scostamento di +/- 15 minuti sugli orari sopraindicati.

c) Capacità offerta

Il servizio Cagliari – Verona e viceversa, dovrà essere effettuato con aeromobili di capacità non inferiore a 130 posti

3.1.7. – SULLA ROTTA OLBIA – BOLOGNA

a) Frequenze minime giornaliere

1 volo giornaliero in andata e **1 volo** giornaliero in ritorno, da operarsi per tutto l'anno

Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio. Il vettore che accetta gli oneri di servizio è obbligato a predisporre l'operativo definitivo dei voli, finalizzato a garantire la piena soddisfazione della domanda. Tale operativo dovrà essere depositato, a fini autorizzatori, almeno 60 giorni prima dell'inizio di ciascuna stagione aeronautica, presso l'ENAC e presso la Regione Autonoma della Sardegna.

b) Orari:

La collocazione oraria dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione.

OLB-BLQ

1 volo con partenza dall'aeroporto di Olbia nella fascia oraria 7:30 – 9:30

BLQ - OLB

1 volo con partenza dall'aeroporto di Bologna nella fascia oraria 19:30 – 21:30

Nella definizione dell'operativo è tollerato uno scostamento di +/- 15 minuti sugli orari sopraindicati.

c) Capacità offerta

Il servizio Olbia – Bologna e viceversa, dovrà essere effettuato con aeromobili di capacità non inferiore a 130 posti





REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

3.1.8. – SULLA ROTTA OLBIA – VERONA

a) *Frequenze minime giornaliere*

1 volo giornaliero in andata e 1 volo giornaliero in ritorno, da operarsi per tutto l'anno

Il collegamento deve intendersi diretto e non via punto intermedio. Il vettore che accetta gli oneri di servizio è obbligato a predisporre l'operativo definitivo dei voli, finalizzato a garantire la piena soddisfazione della domanda. Tale operativo dovrà essere depositato, a fini autorizzatori, almeno 60 giorni prima dell'inizio di ciascuna stagione aeronautica, presso l'ENAC e presso la Regione Autonoma della Sardegna.

b) *Orari:*

La collocazione oraria dovrà tassativamente considerare l'esigenza di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione.

OLB - VRN

1 volo con partenza dall'aeroporto di Olbia nella fascia oraria 7:30 – 9:30

VRN - OLB

1 volo con partenza dall'aeroporto di Verona nella fascia oraria 19:30 – 21:30

Nella definizione dell'operativo è tollerato uno scostamento di +/- 15 minuti sugli orari sopraindicati.

c) *Capacità offerta*

Il servizio Olbia – Verona e viceversa, dovrà essere effettuato con aeromobili di capacità non inferiore a 130 posti

3.2. In termini di aeromobili utilizzabili e servizi offerti

3.2.1. Gli aeromobili utilizzati sulle tratte di cui al paragrafo 1 dovranno fornire una capacità minima che, considerate le frequenze imposte su ciascuna rotta, garantisca il numero minimo di posti previsto sulla rotta stessa. Dovranno essere decorosamente e confortevolmente allestiti e garantire la usuale reclinabilità dei sedili nel rispetto della vigenti norme internazionali di sicurezza aeronautica.

3.2.2. Nell'ipotesi in cui i sistemi di prenotazione evidenzino una domanda di posti superiore all'80% dell'offerta complessiva giornaliera, il vettore che ha accettato gli oneri di servizio pubblico sulla rotta è tenuto ad incrementare l'offerta utilizzando aeromobili di capienza superiore o introducendo voli supplementari fino al soddisfacimento della domanda, senza alcun onere per la Regione Autonoma della Sardegna. Per l'introduzione dei voli supplementari di cui sopra, proposta in sede di comitato paritetico di monitoraggio di cui al paragrafo 3.4.6, le competenti autorità, acquisite alla osta della Regione Autonoma della Sardegna, rendono utilizzabili le necessarie bande orarie negli orari disponibili. Il mancato adeguamento dell'offerta alle mutate condizioni della domanda comporta





**REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

l'attivazione della procedura di contestazione da parte della Regione autonoma della Sardegna per la risoluzione contrattuale.

3.2.3. Nell'ipotesi in cui i sistemi di prenotazione evidenzino una domanda di posti inferiore al 50% dell'offerta complessiva giornaliera, il vettore che ha accettato gli oneri di servizio pubblico sulla rotta, su proposta del comitato paritetico di monitoraggio, di cui al paragrafo 3.4.6, e previa autorizzazione della Regione Autonoma della Sardegna, potrà diminuire il numero di posti offerti, *esercitando il traffico con aeromobili di capienza inferiore garantendo comunque i collegamenti minimi giornalieri.*

3.2.4. L'intera capacità di ciascun aeromobile utilizzato, anche se eccedente i limiti quantitativi *minimi previsti dalla presente imposizione*, per ciascun volo, dovrà essere messa in vendita secondo il regime degli oneri, senza alcun contingentamento di posti. Ugualmente senza contingentamento dovranno avvenire l'accettazione delle prenotazioni e gli inserimenti nelle liste d'attesa.

3.2.5. A bordo dovrà essere offerto gratuitamente ai passeggeri un servizio di rinfresco (bevanda, snack e salvietta).

3.3. In termini di tariffe

3.3.1. E' prevista una tariffa agevolata unica massima (TAUM) applicabile indiscriminatamente a tutti i passeggeri secondo il seguente schema:

Tratta	TAUM
Alghero - Bologna	€ 57
Alghero - Torino	€ 57
Cagliari - Bologna	€ 57
Cagliari - Napoli	€ 57
Cagliari - Verona	€ 57
Cagliari - Torino	€ 57
Olbia - Bologna	€ 50
Olbia - Verona	€ 57

I bambini al di sotto dei due anni viaggiano gratis se non occupano il posto a sedere.

3.3.2. Le tariffe indicate sono comprensive di IVA e sono al netto delle tasse ed oneri aeroportuali. Alle tariffe indicate non potrà essere applicata dal vettore accettante alcuna altra maggiorazione o surcharge non prevista dalla legge, qualunque sia la terminologia con la quale viene indicata.





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

3.3.3. I biglietti a tariffa onerata per le tratte soggette a OSP sono privi di limitazioni e ad essi non sarà applicabile alcuna restrizione, né alcuna penale per cambio di data/ora/itinerario, né alcuna penale per il rimborso, salvo che nei casi di *no show* ingiustificato.

3.3.4. La distribuzione e la vendita dei biglietti per via telematica è completamente gratuita e non comporta alcun onere economico aggiuntivo per il passeggero.

3.3.5. Le tariffe sopra indicate verranno aggiornate secondo le seguenti scadenze e modalità:

- a) entro l'inizio di ciascuna stagione aeronautica estiva si procederà al riesame delle tariffe onerate sulla base del tasso di inflazione dell'anno solare precedente (1° gennaio – 31 dicembre) calcolato sulla base dell'indice generale ISTAT/FOI dei prezzi al consumo. L'eventuale adeguamento decorrerà dall'inizio della stagione aeronautica estiva;
- b) ogni semestre, a partire dall'inizio della stagione aeronautica successiva all'entrata in vigore dei presenti oneri, in caso di variazione percentualmente superiore al 5% della media semestrale del costo del carburante, espresso in euro, rispetto al costo del carburante preso a riferimento in occasione dell'ultimo aggiornamento effettuato. Al momento di procedere con il primo aggiornamento la valutazione verrà eseguita rispetto alla quotazione del jet fuel – poco oltre riportata – con cui è stato dimensionato il collegamento. Le tariffe devono essere modificate percentualmente rispetto alla variazione rilevata, in proporzione all'incidenza del costo del carburante sul totale dei costi per ora di volo che, per le rotte oggetto della presente imposizione, si fissa invariabilmente pari rispettivamente al 27,70% per gli aeromobili di cui alle rotte descritte nei punti 3.1.1 e 3.1.2; e pari a 28,80% per gli aeromobili di cui alle restanti rotte.

Ai fini del calcolo della media semestrale sono soggette a rilevazioni le quotazioni mensili del jet fuel FOB Mediterraneo, espresso in euro, relative ai periodi dicembre–maggio e giugno–novembre. Per la conversione in euro delle quotazioni del jet fuel si utilizzano i valori pubblicati dalla BCE. La quotazione del jet fuel con cui è stato effettuato il dimensionamento del servizio è pari a 747,6416 €/tonnellata metrica e verrà, pertanto, utilizzato come riferimento per i successivi adeguamenti.

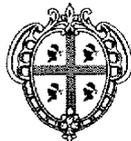
Gli eventuali aumenti/diminuzioni decorreranno dall'inizio di ciascuna stagione aeronautica successiva al periodo di rilevazione.

3.3.6. Agli adeguamenti tariffari di cui al precedente paragrafo 3.3.5 provvede il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti mediante decreto direttoriale, sulla base delle risultanze di un'istruttoria congiunta fra ENAC e Regione Autonoma della Sardegna. La Regione Autonoma della Sardegna darà comunicazione delle variazioni ai vettori operanti sulle rotte onerate.

3.3.7. Gli aumenti tariffari di qualsiasi entità e a qualsiasi titolo imposti, determinati e applicati al di fuori delle procedure sopra indicate, sono illegittimi. Gli adeguamenti si applicano esclusivamente alla tariffa.

3.3.8. Per i passeggeri barellati, residenti e non residenti, si applica una tariffa massima pari al costo di 4 biglietti a tariffa agevolata sulla tratta.





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

3.3.9. Tutti i biglietti a tariffa onerata, comprendono senza alcuna maggiorazione, il trasporto del bagaglio a mano del passeggero, nella misura e nei limiti previsti dalle vigenti disposizioni legislative e regolamentari, nonché del bagaglio consegnato per un peso di Kg. 23 per ciascun passeggero.

3.4. In termini di continuità e regolarità dei servizi

3.4.1. Ai sensi dell'art. 16, par. 2 del Regolamento CE n. 1008/2008, il vettore che accetta gli oneri di servizio pubblico deve garantire il servizio per un periodo di almeno 12 mesi consecutivi e non può sospenderli.

I vettori che, pur avendo accettato gli oneri di servizio pubblico, non esercitano il servizio per i prescritti 12 mesi consecutivi, sono esclusi per i successivi 5 anni dall'esercizio degli oneri di servizio pubblico sulle rotte da e per la Sardegna; a tali vettori sarà inoltre applicata una penale nella misura della cauzione di esercizio versata ai sensi del paragrafo 4.1, lettera b).

3.4.2. Al fine di garantire la continuità, regolarità e puntualità dei voli, i vettori che accettano i presenti oneri di servizio pubblico si impegnano:

- ad effettuare per ciascun anno il 98% dei voli previsti nei programmi operativi, con un margine massimo di cancellazioni pari al 2%;
- a corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna, a titolo di penale, 3.000 euro per ogni volo cancellato eccedente la percentuale annua di cancellazioni del 2%;
- ad effettuare, per ciascun anno, l'80% dei voli entro i 20 minuti rispetto all'orario stabilito;
- a corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna, a titolo di penale, 2.000 euro per ogni volo ritardato eccedente la percentuale annua del 20% di voli ritardati di oltre 20 minuti.

Sono esclusi dall'applicazione delle suddette regole sia i voli il cui ritardo è dovuto a scioperi o ad eventi comunque collocati al di fuori della responsabilità e/o del controllo del vettore, sia i voli cancellati per le medesime cause.

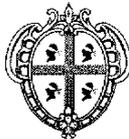
3.4.3. Nel caso di riscontrata inosservanza dell'obbligo di mettere a disposizione e vendere l'intera capacità dell'aeromobile secondo il regime onerato il vettore dovrà corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna una penale pari a € 2.500 per ciascuna mancata vendita alle condizioni previste.

3.4.4. Nel caso di riscontrata applicazione di aumenti tariffari e di sovrapprezzi non previsti per legge il vettore dovrà corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna una penale pari a € 2.500 per ciascun biglietto venduto a tariffa maggiore rispetto a quella massima prevista dai presenti oneri di servizio pubblico.

3.4.5. Nel caso di riscontrata inosservanza dell'obbligo di distribuire e vendere in forma completamente gratuita i biglietti per via telematica senza alcun onere economico aggiuntivo per il passeggero il vettore dovrà corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna una penale pari a € 1.000 per ciascun biglietto venduto con sovrapprezzo.

3.4.6. Al fine di garantire la puntuale osservanza dei presenti oneri da parte dei vettori accettanti è istituito, presso l'Assessorato ai Trasporti della Regione Autonoma della Sardegna, il Comitato





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

paritetico per il monitoraggio dell'attuazione degli oneri di servizio (d'ora in avanti Comitato), del quale fanno parte un componente nominato dall'Assessore Regionale dei Trasporti, uno dall'ENAC e uno per ciascun vettore che opera in regime di oneri di servizio pubblico.

Il Comitato è presieduto dall'Assessore Regionale dei Trasporti e si riunisce ogni qual volta richiesto da uno dei componenti. Il Comitato si avvale delle informazioni raccolte dalle Direzioni aeroportuali interessate, dalle Società di gestione aeroportuale, da cittadini singoli o da associazioni di consumatori, in ordine all'applicazione dei presenti oneri. Il comitato riscontra eventuali inosservanze agli obblighi imposti con i presenti oneri di servizio, le documenta e propone alla Regione Autonoma della Sardegna l'adozione di misure per ripristinare la regolarità del servizio e/o l'irrogazione delle sanzioni del caso, suggerendone la tipologia e l'entità.

3.4.7. Ferme restando le penali di cui ai precedenti paragrafi 3.4.2, 3.4.3, 3.4.4 e 3.4.5, ai vettori sono comminabili, in aggiunta, le sanzioni previste dalla normativa dello Stato italiano per la violazione delle disposizioni comunitarie in tema di trasporto aereo.

4. PRESENTAZIONE DELL'ACCETTAZIONE

4.1. I vettori che intendono operare su una rotta onerata devono presentare alla Regione Autonoma della Sardegna formale ed integrale accettazione degli oneri di servizio pubblico per almeno due stagioni aeronautiche consecutive, ai sensi dell'art. 16. par. 2, del Reg. (CE) 1008/2008.

Al fine di consentire l'ordinata operatività della rotta, la valutazione del possesso dei requisiti di cui al paragrafo 2 e di assicurare la disponibilità delle bande orarie necessarie per l'esecuzione del servizio, qualora i vettori non siano in possesso degli slots per operare la rotta, la dichiarazione di accettazione e il programma operativo conforme a quanto previsto nell'imposizione degli oneri dovranno essere presentati non oltre il novantesimo giorno precedente l'inizio della stagione aeronautica nella quale i vettori intendono iniziare ad operare.

I vettori accettanti si impegnano a :

- a) presentare apposita garanzia al fine di assicurare la serietà e affidabilità dell'accettazione, a favore della Regione Autonoma della Sardegna, sotto forma di fideiussione bancaria o assicurativa a prima richiesta, che dovrà ammontare a:

€ 71.000	a garanzia dell'accettazione della tratta	AHO-BLQ-AHO
€ 75.000	a garanzia dell'accettazione della tratta	AHO-TRN-AHO
€ 207.000	a garanzia dell'accettazione della tratta	CAG-BLQ-CAG
€ 113.000	a garanzia dell'accettazione della tratta	CAG-VRN-CAG
€ 113.000	a garanzia dell'accettazione della tratta	CAG-TRN-CAG
€ 92.000	a garanzia dell'accettazione della tratta	CAG-NAP-CAG
€ 83.000	a garanzia dell'accettazione della tratta	OLB-BLQ-OLB
€ 92.000	a garanzia dell'accettazione della tratta	OLB-VRN-OLB





REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

La fideiussione dovrà essere efficace alla data di presentazione dell'accettazione e sarà svincolata alla data di inizio del servizio e alla costituzione della garanzia indicata nella successiva lettera b);

- b) fornire una garanzia di esercizio per la corretta esecuzione e prosecuzione del servizio a favore della Regione Autonoma della Sardegna, sotto forma di fidejussione bancaria a prima richiesta emessa da primario istituto di credito.

Tale garanzia dovrà ammontare a:

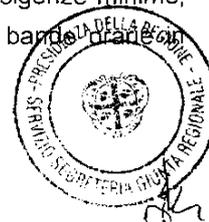
€ 351.000	a garanzia dell'esercizio della tratta	AHO-BLQ-AHO
€ 375.000	a garanzia dell'esercizio della tratta	AHO-TRN-AHO
€ 1.034.000	a garanzia dell'esercizio della tratta	CAG-BLQ-CAG
€ 563.000	a garanzia dell'esercizio della tratta	CAG-VRN-CAG
€ 563.000	a garanzia dell'esercizio della tratta	CAG-TRN-CAG
€ 456.000	a garanzia dell'esercizio della tratta	CAG-NAP-CAG
€ 411.000	a garanzia dell'esercizio della tratta	OLB-BLQ-OLB
€ 456.000	a garanzia dell'esercizio della tratta	OLB-VRN-OLB

Nel caso in cui il servizio sulla singola rotta onerata sia accettato da più vettori, la fideiussione sarà commisurata, entro i 15 giorni precedenti l'inizio del servizio, alla quota parte del servizio accettato.

La garanzia dovrà essere efficace alla data di inizio del servizio e sarà svincolata entro i sei mesi successivi alla fine del servizio e comunque non prima della verifica della conformità delle prestazioni fornite rispetto a quelle richieste dalla presente imposizione.

4.2. L'ENAC verifica l'adeguatezza della struttura dei vettori accettanti il possesso dei requisiti minimi di accesso al servizio di cui al paragrafo 2, ai fini del soddisfacimento degli obiettivi perseguiti con l'imposizione degli oneri di servizio pubblico. All'esito della verifica, acquisito anche il parere della Regione Autonoma della Sardegna, i vettori ritenuti idonei ad effettuare i servizi onerati sono autorizzati dall'ENAC ad esercitare il traffico sulle rotte onerate.

4.3. In caso di accettazione degli oneri di servizio pubblico sulla medesima rotta da parte di più vettori, questi potranno programmare un numero ridotto di frequenze, purché complessivamente l'insieme dei voli programmati e la loro schedulazione rispettino quanto previsto nei presenti oneri. La Regione Autonoma della Sardegna, sentito l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, verifica che l'insieme dei programmi operativi dei vettori accettanti rispettino i requisiti minimi di servizio individuati negli oneri. L'ENAC, ove necessario, riserva le bande orarie per garantire il numero, la frequenza e gli orari dei servizi minimi da effettuare in base ai presenti oneri. I vettori aerei che accettano gli oneri possono prestare servizi sulle rotte interessate al di là delle esigenze minime, per quanto riguarda le frequenze e le capacità previste dagli OSP, utilizzando bande orarie di propria disponibilità.





REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

4.4. La Regione Autonoma della Sardegna, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con l'ENAC, riasaminerà la necessità di mantenere l'imposizione degli oneri di servizio pubblico su una rotta, nonché il livello degli oneri imposti, ogniqualvolta un nuovo ulteriore vettore notifichi la sua intenzione di operare su tale rotta accettando gli oneri e, comunque, una volta l'anno.

