



Il Ministro
delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

- VISTO il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 106, paragrafo 2, 107 e 108;
- VISTO il Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità ed in particolare l'articolo 16 paragrafo 12;
- VISTA la Comunicazione della Commissione (2017/C 194/01) recante "Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio – Oneri di servizio pubblico (OSP)", ed in particolare il paragrafo 9;
- VISTO il decreto ministeriale 21 febbraio 2013, n. 61 e successive modifiche, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - serie generale n. 61 del 13 marzo 2013, recante l'imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Alghero-Roma Fiumicino e viceversa, Alghero-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari-Milano Linate e viceversa, Olbia-Roma Fiumicino e viceversa, Olbia-Milano Linate e viceversa;
- VISTO il decreto ministeriale 8 agosto 2018, n. 367, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - serie generale n. 222 del 24 settembre 2018, recante, a far data dal 1° aprile 2019, una nuova imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Alghero-Roma Fiumicino e viceversa, Alghero-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari-Milano Linate e viceversa, Olbia-Roma Fiumicino e viceversa, Olbia-Milano Linate e viceversa e la cessazione degli effetti del decreto ministeriale n. 61 del 21 febbraio 2013 a partire dalla stessa data di entrata in vigore della nuova imposizione;
- VISTO il decreto ministeriale 21 novembre 2018, n. 483, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - serie

generale n. 296 del 21 dicembre 2018, che differisce al 17 aprile 2019 l'entrata in vigore degli oneri di servizio pubblico previsti dal decreto ministeriale 8 agosto 2018, n. 367, nonché proroga gli effetti del decreto ministeriale 21 febbraio 2013, n. 61 fino alla data di decorrenza del nuovo regime impositivo;

VISTO

il decreto ministeriale 11 aprile 2019, n. 140, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - serie generale n. 94 del 20 aprile 2019, che modifica il regime impositivo di cui al decreto ministeriale 8 agosto 2018 n. 367 e all'unito allegato tecnico, limitandone gli effetti alle sole rotte Olbia-Roma Fiumicino e viceversa, Olbia-Milano Linate e viceversa e prevede la prosecuzione, oltre la data del 17 aprile 2019, degli effetti del decreto ministeriale 21 febbraio 2013, n. 61 per i servizi aerei di linea sulle rotte Alghero-Roma Fiumicino e viceversa, Alghero-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari-Milano Linate e viceversa;

VISTO

il decreto ministeriale 21 febbraio 2020, n. 87, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - serie generale n. 58 del 7 marzo 2020, che, a far data dal 17 aprile 2020, dispone la cessazione degli effetti dei decreti ministeriali 8 agosto 2018, n. 367 e 11 aprile 2019, n. 140, e fa rivivere gli effetti del decreto ministeriale 21 febbraio 2013, n. 61 anche per i servizi aerei di linea sulle rotte Olbia-Roma Fiumicino e viceversa, Olbia-Milano Linate e viceversa;

VISTA

la nota prot. n. 2082 del 26 luglio 2021, con la quale la Regione Autonoma della Sardegna ha trasmesso alla Commissione europea, per il tramite della Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione europea, una proposta di contenuti e criteri per un nuovo regime di obblighi di servizio pubblico sulle rotte aeree da e per la Sardegna, sulla base di quanto condiviso nel corso di interlocuzioni avute anche con la stessa Commissione europea;

CONSIDERATO

che Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria svolge attualmente, in forza di convenzioni prorogate fino al 28 ottobre 2021, nelle more del perfezionamento del nuovo progetto impositivo, i servizi onerati sulle rotte Alghero-Roma Fiumicino e viceversa, Alghero-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari-Milano Linate e viceversa,

Olbia-Roma Fiumicino e viceversa, Olbia-Milano Linate e viceversa;

VISTA la nota del 30 agosto 2021, con la quale Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria ha confermato alla Regione Sardegna e all'ENAC di aver interrotto, a far data dalla mezzanotte del 24 agosto 2021, le vendite di biglietti aerei per i voli onerati ai sensi del DM n.61/2013 programmati dal 15 ottobre 2021, in attuazione della autorizzazione rilasciata al vettore aereo dal Ministero dello Sviluppo Economico a cessare le proprie attività di volo da tale data;

RAVVISATA la necessità di assicurare, senza soluzione di continuità e fino al perfezionamento, attraverso gli ordinari passaggi procedurali, del nuovo regime di oneri di servizio pubblico, la prosecuzione dei servizi onerati che garantiscono voli di linea adeguati, regolari e continuativi tra gli scali sardi di Alghero, Cagliari ed Olbia e gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Linate;

ATTESO che, in relazione alla cessazione dei servizi aerei onerati sui predetti collegamenti da e per la Sardegna, sussistono gli estremi della “improvvisa interruzione del servizio” prevista dall'articolo 16, paragrafo 12 del Regolamento (CE) n. 1008/2008 e i presupposti per procedere alla selezione di cui allo stesso articolo;

CONSIDERATO che, nell'ambito delle interlocuzioni avute per la definizione del nuovo regime di obblighi di servizio pubblico, la Commissione europea si è espressa favorevolmente sul ricorso in via transitoria alla procedura di emergenza di cui al richiamato articolo 16 del Regolamento (CE) n. 1008/2008 e ha invitato le Autorità italiane a porre a base della selezione il contenuto e i criteri del nuovo progetto impositivo;

VISTO il documento inviato in data 30 agosto 2021 dalla Regione Autonoma della Sardegna alla Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione europea, contenente l'articolazione degli oneri di servizio pubblico da porre a base della procedura di emergenza, definita sulla base del nuovo progetto impositivo, in conformità alle indicazioni dei competenti uffici della Commissione europea;

VISTA la comunicazione del 3 settembre 2021, con la quale la Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione europea ha reso noto il finale assenso della Commissione

europea all'impiego della procedura di emergenza di cui all'articolo 16, paragrafo 12 del Regolamento (CE) n. 1008/2008, basata sull'articolazione dei servizi proposti dalla Regione Autonoma della Sardegna e su assegnazioni distinte dei servizi per singole rotte;

ATTESO

che, per le predette finalità, è necessario individuare, attraverso un iter semplificato, un regime impositivo transitorio in sostituzione di quello disposto con decreto ministeriale n. 61 del 21 febbraio 2013, che, per la durata della fase emergenziale e nelle more della piena definizione del nuovo progetto di oneri di servizio pubblico, disciplini i nuovi contenuti e criteri conformi alle impostazioni concordate con la Commissione europea, assicurando l'anzidetta prosecuzione dei servizi onerati;

DECRETA

Articolo 1

I servizi aerei di linea sulle rotte Alghero-Roma Fiumicino e viceversa, Alghero-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari-Milano Linate e viceversa, Olbia-Roma Fiumicino e viceversa, Olbia-Milano Linate e viceversa costituiscono servizi d'interesse economico generale.

Articolo 2

Al fine di assicurare la continuità territoriale della Sardegna, in via transitoria, nelle more del perfezionamento di un nuovo regime impositivo di oneri di servizio pubblico, con collegamenti aerei adeguati, regolari e continuativi, i servizi aerei di linea relativi alle rotte di cui all'articolo 1 sono sottoposti ad oneri di servizio pubblico secondo le modalità indicate nell'allegato tecnico che costituisce parte integrante del presente decreto.

Articolo 3

Gli oneri di servizio pubblico di cui all'articolo 2 sono obbligatori per il periodo compreso tra il 15 ottobre 2021 e il 14 maggio 2022.

Articolo 4

Per ciascuna delle rotte di cui all'articolo 1, il diritto di esercire i servizi aerei di linea è concesso, in esclusiva e con compensazione finanziaria, ad un unico vettore, alle condizioni previste nell'allegato tecnico di cui al precedente articolo 2, per il periodo dal 15 ottobre 2021 al 14 maggio 2022, tramite l'espletamento delle procedure di cui all'articolo 16, paragrafo 12 del Regolamento (CE) n.1008/2008.

Articolo 5

La Regione Autonoma della Sardegna provvede all'espletamento delle procedure di cui all'articolo 4 e a pubblicare sul proprio sito internet www.regione.sardegna.it il testo dei bandi di gara.

Articolo 6

Con successivi decreti del Direttore della Direzione Generale per gli Aeroporti, il Trasporto Aereo e i Servizi Satellitari sono resi esecutivi gli esiti delle selezioni, è concesso in esclusiva ai vettori aggiudicatari delle gare di cui all'articolo 4 il diritto di operare i servizi aerei di linea oggetto delle medesime gare e sono altresì approvate le convenzioni per regolare l'esercizio del servizio concesso, sottoscritte dalla Regione Autonoma della Sardegna e dal singolo vettore aggiudicatario.

Articolo 7

A decorrere dalla data del 15 ottobre 2021 cessano gli effetti del decreto ministeriale n. 61 del 21 febbraio 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 61 del 13 marzo 2013.

Il presente decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, nel sito internet del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili www.mit.gov.it e in quello della Regione Autonoma della Sardegna www.regione.sardegna.it.

Roma,

Enrico GIOVANNINI

ALLEGATO TECNICO

Imposizione di oneri di servizio pubblico - Procedura di emergenza, ai sensi dell'art. 16, paragrafo 12 del Regolamento (CE) n.1008/2008 e del paragrafo 9 della Comunicazione della Commissione (2017/C 194/01), per l'affidamento del servizio di trasporto aereo sulle rotte Alghero – Roma Fiumicino e viceversa, Alghero – Milano Linate e viceversa, Cagliari – Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari – Milano Linate e viceversa, Olbia – Roma Fiumicino e viceversa e Olbia – Milano Linate e viceversa per il periodo dal 15 ottobre 2021 al 14 maggio 2022

Il Governo Italiano e la Regione Autonoma della Sardegna sono impegnati in un tavolo di confronto con la Commissione europea volto a definire un nuovo regime di oneri di servizio pubblico per tutti gli scali sardi in sostituzione di quello attualmente vigente ai sensi del DM n. 61/2013 e ss.mm.ii.

Le rotte Alghero – Roma Fiumicino e viceversa, Alghero – Milano Linate e viceversa, Cagliari – Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari – Milano Linate e viceversa, Olbia – Roma Fiumicino e viceversa e Olbia – Milano Linate e viceversa, sono attualmente assoggettate ad oneri di servizio pubblico (OSP) ai sensi del sopraccitato decreto, e sono esercitate in regime di esclusiva da Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria (di seguito Alitalia).

Il 15 ottobre 2021 Alitalia cesserà le attività di volo e i servizi aerei di linea onerati da/per la Sardegna risulteranno scoperti con gravi conseguenze sulla connettività con la Penisola e gravi ripercussioni per la mobilità dei passeggeri, soprattutto residenti. Stante l'urgenza di scongiurare l'interruzione del servizio pubblico essenziale dal 15 ottobre 2021 e per garantire, senza soluzione di continuità, il servizio aereo di linea onerato sulle rotte sopra indicate, il Governo italiano e la Regione Autonoma della Sardegna, nelle more della definizione e attuazione del nuovo regime di oneri di servizio pubblico, intendono procedere ad assicurare i servizi sui collegamenti aerei in parola, per un periodo di 7 (sette) mesi, attraverso la procedura prevista dall'art.16, paragrafo 12, del Reg. CE n.1008/2008, e dal paragrafo 9 degli Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (Comunicazione della Commissione 2017/C 194/01).

La Regione Autonoma della Sardegna, pertanto, ai sensi dell'art.16, paragrafo 12 del Regolamento (CE) n.1008/2008 e del paragrafo 9 della Comunicazione della Commissione (2017/C 194/01), espletterà le procedure volte a selezionare un vettore aereo che si assuma gli oneri di servizio pubblico su ciascuna delle rotte indicate, per il periodo dal 15 ottobre 2021 al 14 maggio 2022, alle condizioni previste dall'imposizione di oneri di servizio pubblico di cui al presente decreto (“Decreto per il periodo emergenziale”).

Il servizio di trasporto aereo di linea da e per la Sardegna è disciplinato dal presente allegato tecnico. In particolare, il vettore o i vettori che si aggiudicheranno le procedure emergenziali dovranno garantire le frequenze, gli orari e le capacità minime di posti offerti in conformità con quanto previsto dal punto 3.1 del presente allegato tecnico.

Di seguito le rotte onerate:

1. ROTTE ONERATE

1) Per il collegamento con Roma-Fiumicino:

Alghero – Roma Fiumicino e viceversa

Cagliari – Roma Fiumicino e viceversa

Olbia – Roma Fiumicino e viceversa

2) Per il collegamento con Milano-Linate:

Alghero – Milano Linate e viceversa

Cagliari – Milano Linate e viceversa

Olbia – Milano Linate e viceversa

I servizi di trasporto aereo di linea sulle rotte sopra indicate devono essere effettuati mediante voli diretti e non via punto intermedio.

Conformemente all'art. 9 del Regolamento n. 95/93/CEE del Consiglio delle Comunità Europee del 18 gennaio 1993, come modificato dal Regolamento CE n. 793/2004 e successive modificazioni, relativo a norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti della Comunità, gli organi competenti, compatibilmente con il vigente assetto generale, possono riservare, tra gli slot disponibili, alcune bande orarie sugli aeroporti coordinati interessati dagli oneri per l'esecuzione del numero minimo di voli previsto nei presenti oneri.

2. REQUISITI RICHIESTI

2.1. Per l'assunzione degli oneri di servizio pubblico su ciascuna delle rotte di cui al paragrafo 1, il vettore interessato deve essere vettore aereo dell'Unione europea e deve:

- a) essere in possesso del prescritto Certificato di Operatore Aereo (COA) rilasciato dall'Autorità competente di uno Stato membro ai sensi della normativa UE;
- b) essere 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) n. 1008/2008;
- c) dimostrare di possedere la disponibilità, in proprietà o in locazione garantita, per tutto il periodo di durata degli oneri, di un numero adeguato di aeromobili, con le caratteristiche di capacità necessarie a soddisfare le prescrizioni dell'imposizione di oneri, rispetto alla rotta o alle rotte accettate;
- d) distribuire e vendere i biglietti secondo gli standard IATA via internet, via telefono, presso le biglietterie degli aeroporti e attraverso la rete agenziale;
- e) essere in regola con le contribuzioni previdenziali ed assistenziali relative ai rapporti di lavoro, impegnandosi a versare i relativi oneri;
- f) 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;
- g) non essere in stato di fallimento, liquidazione coatta, concordato preventivo e non avere in corso un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni;

- h) impiegare aeromobili in possesso della copertura assicurativa ai sensi del Regolamento (CE) n. 785/2004 e successive modifiche sulla responsabilità civile in caso di incidenti con riguardo, in particolare, ai passeggeri, ai bagagli, alle merci trasportate, posta e terzi;
- i) 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’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (di seguito ENAC) nella seduta del 12 settembre 2006 e consultabile sul sito dell’ENAC, www.enac.gov.it;
- j) consentire, ai sensi dell’art.4 della legge 23 dicembre 1974, n.694, “Disciplina del porto delle armi a bordo degli aeromobili”, il trasporto delle armi in dotazione al personale appartenente alle Forze di Polizia che viaggia per ragioni di servizio.

2.2. La Regione Autonoma della Sardegna, anche in collaborazione con l’ENAC, verificherà che i vettori accettanti siano in possesso dei requisiti necessari per l’accesso al servizio e per il soddisfacimento degli obiettivi perseguiti con l’imposizione degli oneri di servizio pubblico specificati al punto precedente.

La Regione Autonoma della Sardegna acquisirà, inoltre, il documento unico di regolarità contributiva (DURC) e l’informazione antimafia di cui all’art. 84 del decreto legislativo n. 159/2011 e successive modificazioni ed integrazioni.

3. ARTICOLAZIONE DEGLI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO

3.1 Frequenze minime, orari e capacità offerta

Per ogni singola tratta il vettore dovrà garantire all’utenza le frequenze minime, gli orari e la capacità offerta secondo le indicazioni riportate qui di seguito.

3.1.1. Rotte da e per Alghero

A) ALGHERO (AHO) -ROMA FIUMICINO (FCO) E VICEVERSA

La rotta dovrà essere operata ogni giorno della settimana.

Frequenze minime giornaliere

AHO-FCO

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	1	1	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1

FCO-AHO

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	1	1	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1

Orari

Ai fini dell'allocazione dei voli durante la giornata si considerano le seguenti fasce orarie:

- Fascia della mattina: 7:00- 8:30;
- Fascia infra-giornaliera: 09:30-18.00;
- Fascia serale: 19:00 – 22:30.

Il vettore selezionato per l'assolvimento degli oneri di servizio pubblico sulla singola rotta deve predisporre l'operativo definitivo dei voli, articolato per periodi e giorni della settimana, in modo da soddisfare i presenti oneri in termini di frequenze, orari e numero minimo di posti giornalieri.

Nella definizione dell'operativo, ai fini di una efficiente programmazione dei voli in uscita e in entrata, è tollerato uno scostamento di +/-30 minuti rispetto alle fasce orarie sopra indicate, salvo i casi in cui lo stesso determini lo slittamento della programmazione dei voli al di fuori delle fasce garantite in caso di sciopero (Rif. Circolare ENAC EAL 19 "Voli da garantire in caso di sciopero dei vettori").

Capacità minima offerta

AHO-FCO

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	522	470	471

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Capacità minima giornaliera	509	508	509	522	522

FCO-AHO

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	522	475	476

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Capacità minima giornaliera	511	510	511	522	522

B) ALGERO (AHO) -MILANO LINATE (LIN) E VICEVERSA

La rotta dovrà essere operata ogni giorno della settimana.

Frequenze minime giornaliere**AHO-LIN**

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1

LIN-AHO

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1

Orari

Ai fini dell'allocazione dei voli durante la giornata si considerano le seguenti fasce orarie:

- Fascia della mattina: 7:00- 8:30;
- Fascia serale: 19:00 – 22:30.

Il vettore selezionato per l'assolvimento degli oneri di servizio pubblico deve predisporre l'operativo definitivo dei voli, articolato per periodi e giorni della settimana, in modo da soddisfare i presenti oneri in termini di frequenze, orari e numero minimo di posti giornalieri. Nella definizione dell'operativo, ai fini di una efficiente programmazione dei voli in uscita e in entrata, è tollerato uno scostamento di +/-30 minuti rispetto alle fasce orarie sopra indicate, salvo i casi in cui lo stesso determini lo slittamento della programmazione dei voli al di fuori delle fasce garantite in caso di sciopero (Rif. Circolare ENAC EAL 19 "Voli da garantire in caso di sciopero dei vettori").

Capacità minima offerta

AHO-LIN

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348

LIN-AHO

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348

3.1.2 Rotte da e per Cagliari

A) CAGLIARI (CAG) -ROMA FIUMICINO (FCO) E VICEVERSA

La rotta dovrà essere operata ogni giorno della settimana.

Frequenze minime giornaliere

CAG-FCO

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	2	2	2
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1
Frequenze serali	2	1	1

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	2	3	3	3	3
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1	1	1
Frequenze serali	2	2	2	2	3

FCO-CAG

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	2	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1
Frequenze serali	2	2	2

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	2	2	2	2	3

Frequenze infra- giornaliere	1	1	1	1	1
Frequenze serali	2	3	3	3	3

Orari

Ai fini dell'allocazione dei voli durante la giornata si considerano le seguenti fasce orarie:

- Fascia della mattina: 6:00- 9:00;
- Fascia infra-giornaliera: 10:00-18.00;
- Fascia serale: 18:30 – 24:00.

Il vettore selezionato per l'assolvimento degli oneri di servizio pubblico deve predisporre l'operativo definitivo dei voli, articolato per periodi e giorni della settimana, in modo da soddisfare i presenti oneri in termini di frequenze, orari e numero minimo di posti giornalieri. Nella definizione dell'operativo, ai fini di una efficiente programmazione dei voli in uscita e in entrata, è tollerato uno scostamento di +/-30 minuti rispetto alle fasce orarie sopra indicate, salvo i casi in cui lo stesso determini lo slittamento della programmazione dei voli al di fuori delle fasce garantite in caso di sciopero (Rif. Circolare ENAC EAL 19 "Voli da garantire in caso di sciopero dei vettori").

Capacità minima offerta

CAG-FCO

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	870	696	696

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Capacità minima giornaliera	870	1044	1044	1044	1218

FCO-CAG

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	870	696	696

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
-------------	------------	------------	------------	------------	------------

Capacità minima giornaliera	870	1044	1044	1044	1218
-----------------------------	-----	------	------	------	------

B) CAGLIARI (CAG) -MILANO LINATE (LIN) E VICEVERSA

La rotta dovrà essere operata ogni giorno della settimana.

Frequenze minime giornaliere

CAG-LIN

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	2	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	1	1	1	2	2
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1

LIN-CAG

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1
Frequenze serali	2	1	1

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	1	1	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	2	2

Ai fini dell'allocazione dei voli durante la giornata si considerano le seguenti fasce orarie:

- Fascia della mattina: 6:00- 9:00; nel caso sia prevista una sola frequenza in tale fascia, il volo in uscita non potrà essere programmato prima delle ore 7:00;
- Fascia infra-giornaliera: 10:00-18.00;
- Fascia serale: 18:30 – 24:00; nel caso sia prevista una sola frequenza in tale fascia, il volo in uscita non potrà essere programmato prima delle ore 19:00 e non più tardi delle ore 22.30.

Il vettore selezionato per l'assolvimento degli oneri di servizio pubblico deve predisporre l'operativo definitivo dei voli, articolato per periodi e giorni della settimana, in modo da soddisfare i presenti oneri in termini di frequenze, orari e numero minimo di posti giornalieri. Nella definizione dell'operativo, ai fini di una efficiente programmazione dei voli in uscita e in entrata, è tollerato uno scostamento di +/-30 minuti rispetto alle fasce orarie sopra indicate, salvo i casi in cui lo stesso determini lo slittamento della programmazione dei voli al di fuori delle fasce garantite in caso di sciopero (Rif. Circolare ENAC EAL 19 "Voli da garantire in caso di sciopero dei vettori").

Capacità minima offerta

CAG-LIN

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	696	522	522

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Capacità minima giornaliera	522	522	522	696	696

LIN-CAG

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	696	522	522

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Capacità minima giornaliera	522	522	522	696	696

3.1.3 Rotte da e per Olbia

A) **OLBIA (OLB) -ROMA FIUMICINO (FCO) E VICEVERSA**

La rotta dovrà essere operata ogni giorno della settimana.

Frequenze minime giornaliere

OLB-FCO

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	1	1	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1

FCO-OLB

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	1	1	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1

Orari

Ai fini dell’allocazione dei voli durante la giornata si considerano le seguenti fasce orarie:

- Fascia della mattina: 7:00 - 9:00;
- Fascia infra-giornaliera: 10:00 - 18.00;
- Fascia serale: 19:00 – 22:30;

Il vettore selezionato per l’assolvimento degli oneri di servizio pubblico deve predisporre l’operativo definitivo dei voli, articolato per periodi e giorni della settimana, in modo da soddisfare i presenti oneri in termini di frequenze, orari e numero minimo di posti giornalieri. Nella definizione dell’operativo, ai fini di una efficiente programmazione dei voli in uscita e in entrata, è tollerato uno scostamento di +/-30 minuti rispetto alle fasce orarie sopra indicate, salvo i casi in cui lo stesso determini lo slittamento della programmazione dei voli al di fuori delle fasce garantite in caso di sciopero (Rif. Circolare ENAC EAL 19 “Voli da garantire in caso di sciopero dei vettori”).

Capacità minima offerta

OLB-FCO

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	522	443	445

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Capacità minima giornaliera	469	463	469	522	522

FCO-OLB

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	522	440	442

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Capacità minima giornaliera	466	460	466	522	522

B) OLBIA (OLB) -MILANO Linate (LIN) E VICEVERSA

La rotta dovrà essere operata ogni giorno della settimana.

Frequenze minime giornaliere

OLB-LIN

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	-	-	-
Frequenze serali	1	1	1

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	1	1	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	-	-	-	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1

LIN-OLB

2021	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	-	-	-
Frequenze serali	1	1	1

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Frequenze mattina	1	1	1	1	1
Frequenze infra-giornaliere	-	-	-	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1

Orari

Ai fini dell'allocazione dei voli durante la giornata si considerano le seguenti fasce orarie:

- Fascia della mattina: 7:00 - 9:00;
- Fascia infra-giornaliera: 10:00 - 18.00;
- Fascia serale: 19:00 – 24:00;

Il vettore selezionato per l'assolvimento degli oneri di servizio pubblico deve predisporre l'operativo definitivo dei voli, articolato per periodi e giorni della settimana, in modo da soddisfare i presenti oneri in termini di frequenze, orari e numero minimo di posti giornalieri. Nella definizione dell'operativo, ai fini di una efficiente programmazione dei voli in uscita e in entrata, è tollerato uno scostamento di +/-30 minuti rispetto alle fasce orarie sopra indicate, salvo i casi in cui lo stesso determini lo slittamento della programmazione dei voli al di fuori delle fasce garantite in caso di sciopero (Rif. Circolare ENAC EAL 19 "Voli da garantire in caso di sciopero dei vettori").

Capacità minima offerta

OLB-LIN

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
------	-----	-----	-----	-----	-----

Capacità minima giornaliera	342	342	342	522	522
-----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----

LIN-OLB

2021	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348

2022	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag
Capacità minima giornaliera	339	338	339	522	522

3.2 AEROMOBILI UTILIZZABILI E SERVIZI OFFERTI

3.2.1. Gli aeromobili utilizzati sulle tratte di cui al paragrafo 1 dovranno fornire una capacità minima tale da consentire il soddisfacimento degli oneri di servizio pubblico previsti.

3.2.2. Per le rotte sopra individuate l'intera capacità di ciascun aeromobile 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.

3.2.3. Nell'ipotesi in cui i sistemi di prenotazione evidenzino, per circostanze contingenti, una domanda di posti per singola tratta superiore al 91% dell'offerta complessiva giornaliera, il vettore che ha accettato gli oneri di servizio pubblico sulla rotta è tenuto ad incrementare l'offerta introducendo voli supplementari o utilizzando aeromobili di capienza superiore senza alcun onere per la Regione Autonoma della Sardegna.

Per l'introduzione dei voli supplementari di cui sopra, l'ENAC, acquisito il nulla osta della Regione Autonoma della Sardegna, rende, ove disponibili, utilizzabili le necessarie bande orarie.

3.2.4. Nell'ipotesi in cui i sistemi di prenotazione evidenzino, per circostanze contingenti, una domanda di posti per singola tratta inferiore al 50% dell'offerta complessiva giornaliera, il vettore che ha accettato gli oneri di servizio pubblico sulla rotta, previa autorizzazione della Regione Autonoma della Sardegna, potrà diminuire il numero dei posti offerti operando la rotta con aeromobili di capienza inferiore.

3.2.5. Per ogni tratta delle rotte indicate al paragrafo 1 dovrà essere assicurata, giornalmente, la riserva di n. 2 posti nel primo volo del mattino, in uscita dalla Sardegna, e nell'ultimo volo della sera, di ritorno in Sardegna, per complessivi quattro posti, da utilizzare per problematiche urgenti di carattere medico-sanitario. Tali posti rimarranno non

prenotabili/vendibili fino a 48 ore precedenti la partenza del volo. Le condizioni di assegnazione di detti posti saranno definite successivamente dalla Regione Autonoma della Sardegna.

3.2.6. I vettori selezionati per l'assolvimento degli oneri di servizio pubblico si impegnano, nello svolgimento del servizio, a conformarsi al rispetto del Regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo, nonché ad uniformare i propri comportamenti nei confronti dell'utenza ai principi richiamati dalla Carta dei diritti del passeggero ai fini dell'osservanza delle regolamentazioni nazionali, europee ed internazionali di riferimento.

3.2.7. I vettori selezionati per l'assolvimento degli oneri di servizio pubblico si impegnano a mettere a disposizione dei passeggeri un numero telefonico dedicato e gratuito (salvo il costo della tariffa ordinaria, variabile in base al piano per chiamate verso rete fissa) per il rilascio di informazioni e il supporto agli utenti per assistenze speciali, cambi e rimborso dei biglietti, nonché per la segnalazione e gestione di disservizi e reclami. Il personale addetto al numero telefonico dedicato dovrà parlare la lingua italiana. Detto numero telefonico dovrà, inoltre, essere efficacemente evidenziato nel sito Internet del vettore.

3.3. TARIFFE

3.3.1. Collegamenti onerati

Residenti

Le tariffe agevolate massime (senza restrizioni e non contingentate) da applicare per il periodo emergenziale ai residenti in Sardegna sono le seguenti:

ROTTA ONERATA	TARIFFA AGEVOLATA MASSIMA PER TRATTA (ESCLUSE TASSE AEROPORTUALI)
Alghero-Roma Fiumicino e vv.	€ 39
Alghero-Milano Linate e vv.	€ 47
Cagliari-Roma Fiumicino e vv.	€ 39
Cagliari-Milano Linate e vv.	€ 47
Olbia-Roma Fiumicino e vv.	€ 39
Olbia-Milano Linate e vv.	€ 47

Sono equiparati ai residenti in Sardegna:

- i disabili (*) (**);
- gli studenti universitari fino al compimento del 27° anno (*);
- i giovani dai 2 ai 21 anni (*);
- gli anziani al di sopra dei 70 anni (*).

(*) Senza alcuna discriminazione legata alla nazionalità e/o alla residenza.

(**) invalidità civile con percentuale almeno pari o superiore all'80% attestata da verbale rilasciato dalla commissione medica riportante la percentuale di invalidità

Non residenti

Ai non residenti in Sardegna durante la stagione IATA Winter che viaggiano sulle rotte onerate per motivi di lavoro si applicano le medesime tariffe previste per i passeggeri residenti in Sardegna individuate nella precedente tabella. A tale fine, in sede di prenotazione del biglietto, deve essere richiesta la presentazione di una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 47 del DPR 445/2000, quale attestazione dei motivi di lavoro che giustificano il viaggio.

Le tariffe applicate a tutti i non residenti in Sardegna, inclusi quelli che viaggiano per motivi di lavoro, e con la sola eccezione delle categorie equiparate ai residenti sopra indicate, sono libere nella stagione IATA Summer.

3.3.2. Tutti i passeggeri residenti in Sardegna e le categorie di passeggeri equiparate ai residenti che viaggiano sulle rotte onerate hanno diritto alle tariffe sopra descritte.

I passeggeri non residenti che viaggiano per motivi di lavoro durante la stagione IATA Winter hanno diritto alle tariffe sopra descritte.

I biglietti per i passeggeri residenti in Sardegna e per le categorie di passeggeri equiparate ai residenti sono privi di limitazioni e ad essi non sarà applicabile alcuna restrizione, né alcuna penale per cambio di data/ora/itinerario e di richiesta di rimborso.

I biglietti per i passeggeri non residenti che viaggiano per motivi di lavoro durante la stagione IATA Winter sono privi di limitazioni e ad essi non sarà applicabile alcuna restrizione, né alcuna penale per cambio di data/ora/itinerario e di richiesta di rimborso.

La mancata presentazione alla partenza comporterà la perdita totale del prezzo del biglietto, salvo che la stessa sia ascrivibile a causa fortuita o causa di forza maggiore.

3.3.3. Le tariffe agevolate massime sopraindicate comprendono l'IVA e sono al netto delle tasse ed oneri aeroportuali. Non è ammessa l'applicazione di alcun tipo di maggiorazione o *surcharge* non prevista per legge, da parte del vettore che accetta gli oneri di servizio pubblico.

I bambini al di sotto dei 2 anni viaggiano gratuitamente se non occupano il posto a sedere. Le tariffe residenti sopraindicate sono inoltre abbattute del 30% per bambini dai 2 ai 12 anni non compiuti.

3.3.4. Su tutti i voli dovrà essere prevista per i residenti in Sardegna e per le categorie di passeggeri equiparate ai residenti la gratuità per i bagagli a mano imbarcati in cabina nei limiti previsti dalle vigenti disposizioni legislative e regolamentari, nonché di un bagaglio in stiva consegnato al check-in di peso non superiore a Kg 23.

Per i non residenti che viaggiano per motivi di lavoro dovrà essere prevista, durante la stagione IATA Winter, la gratuità per i bagagli a mano imbarcati in cabina nei limiti previsti dalle vigenti disposizioni legislative e regolamentari.

3.3.5. Dovrà essere garantito che la distribuzione e vendita dei biglietti mediante il sito Internet sia completamente gratuita e con comportamenti alcun onere economico aggiuntivo per il passeggero.

3.3.6. Le tariffe sopra indicate, anche in considerazione degli effetti della pandemia Covid-19 sul costo del carburante, verranno aggiornate secondo le seguenti scadenze e modalità:

- a) entro l'inizio della stagione aeronautica estiva si procederà al riesame delle tariffe onerate sulla base del tasso di inflazione dell'anno precedente (1° gennaio – 31 dicembre) calcolato sulla base dell'indice generale ISTAT/FOI dei prezzi al consumo. L'eventuale adeguamento decorrerà dall'entrata in vigore della stagione aeronautica estiva;
- b) dall'entrata in vigore dei presenti oneri e fino a quando la media semestrale del costo del carburante resterà inferiore alla quotazione del *jet fuel* con cui è stato effettuato il dimensionamento del servizio, non si procederà all'adeguamento delle tariffe onerate;
- c) a partire dall'inizio della stagione aeronautica successiva al superamento della condizione di cui al punto b), 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 *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 è attualmente pari al 16,38%.

Ai fini del calcolo della media semestrale sono soggette a rilevazioni le quotazioni mensili del jet fuel FOB Mediterraneo, espresse 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 546,15 €/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.

3.3.7. Agli adeguamenti tariffari di cui al precedente paragrafo 3.3.6 provvede il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili 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 tariffarie ai vettori operanti sulle rotte onerate, che decorreranno dall'inizio di ciascuna stagione aeronautica.

3.3.8. Gli aumenti tariffari di qualsiasi entità ed a qualsiasi titolo imposti, determinati ed applicati al di fuori delle procedure stabilite dalla presente imposizione di oneri, sono illegittimi. Gli adeguamenti si applicano esclusivamente alla tariffa.

3.3.9. Al fine di consentire alla Regione Autonoma della Sardegna il controllo della ottemperanza agli obblighi di servizio pubblico previsti dal presente allegato tecnico, e in particolare degli obblighi tariffari, nonché di consentire alla Regione Autonoma della Sardegna di acquisire gli elementi informativi necessari alla verifica delle condizioni di continuità, regolarità e sostenibilità economica dei servizi aerei sulle rotte onerate, i vettori

sono tenuti a fornire gli elementi informativi necessari alla Regione Autonoma della Sardegna, la quale garantisce la riservatezza di tutte le informazioni prevenute dai vettori interessati.

3.4. CONTINUITÀ E REGOLARITÀ DEI SERVIZI

3.4.1. 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 il periodo emergenziale il 98% dei voli previsti nei programmi operativi, con un margine massimo di cancellazioni pari al 2% per motivi imputabili al vettore. Non è comunque consentita la cancellazione dei voli nella misura in cui non venga garantita l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione.

Non costituisce inadempimento imputabile al vettore l'interruzione del servizio per i seguenti motivi:

- o pericolose condizioni meteorologiche;
 - o chiusura di uno degli aeroporti indicati nel programma operativo;
 - o problemi di sicurezza;
 - o scioperi;
 - o cause riconducibili all'emergenza epidemiologica COVID-19;
 - o altri casi di forza maggiore;
- a corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna a titolo di penale 3.000 euro per ogni volo cancellato eccedente la percentuale di cancellazioni del 2% nel periodo considerato e una penale di 6.000 euro per ogni volo cancellato che non consenta di garantire l'andata e ritorno in giornata in Sardegna ed una permanenza significativa nella destinazione;
 - ad effettuare per il periodo considerato l'80% dei voli entro i 15 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 del 20% nel periodo considerato di voli ritardati di oltre 15 minuti.

3.4.2. Nel caso di riscontrata inosservanza dell'obbligo di mettere a disposizione dei passeggeri un numero telefonico dedicato e gratuito come indicato nel precedente paragrafo 3.2.7., il vettore dovrà corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna una penale pari a 500 euro per ciascun giorno di ritardo nell'attivazione del medesimo.

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

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

3.4.5. È istituito presso l'Assessorato ai Trasporti della Regione Autonoma della Sardegna il Comitato paritetico per il monitoraggio dell'attuazione degli oneri di servizio (d'ora in avanti Comitato), con funzioni consultive, propositive nonché di monitoraggio, tenuto conto anche delle informazioni di cui al paragrafo 3.3.9, e di segnalazioni di eventuali disservizi, di cui 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 o, su delega di quest'ultimo, da un Dirigente della Regione Autonoma della Sardegna, 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.

3.4.6. Ferme restando le penali di cui ai precedenti paragrafi 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3, 3.4.4, ai vettori sono comminabili, in aggiunta, le sanzioni previste nella normativa dello Stato italiano per la violazione delle disposizioni di diritto dell'Unione europea in tema di trasporto aereo.

4. GARE D'APPALTO

4.1. Stante l'urgenza di scongiurare l'interruzione del servizio pubblico essenziale dal 15 ottobre 2021 e per garantire, senza soluzione di continuità, il servizio aereo di linea onerato sulle rotte sopra indicate, la Regione, nelle more della definizione e attuazione del nuovo regime di oneri di servizio pubblico, è autorizzata ad assicurare il servizio sui collegamenti aerei in parola, per un periodo di 7 (sette) mesi, attraverso la procedura prevista dall'art.16, paragrafo 12, del Reg. CE n.1008/2008 e dal paragrafo 9 degli Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (Comunicazione della Commissione 2017/C 194/01).

4.2 La Regione Autonoma della Sardegna è incaricata di esperire, per ogni singola rotta onerata, la gara di cui al precedente paragrafo 4.1.