



*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 e, in particolare, l'articolo 16 e l'articolo 17;
- VISTE la Comunicazione e la Decisione della Commissione europea concernenti rispettivamente l'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (GUUE 2012/C 8/02) e l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GUUE 2012/L 7);
- VISTA la Comunicazione della Commissione 2017/C 194/01 "Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio — Oneri di servizio pubblico (OSP)" (GUUE 2017/C del 17 giugno 2017);
- VISTO l'articolo 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144 che assegna al Ministro dei trasporti e della navigazione (oggi Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) la competenza di imporre con proprio decreto oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroportuali della Sardegna e i principali aeroporti nazionali, in conformità alle conclusioni della Conferenza di servizi prevista dal comma 2 dello stesso articolo e alle disposizioni del Regolamento CEE n. 2408/92, ora abrogato e sostituito dal Regolamento (CE) n.1008/2008;
- VISTO l'articolo 1, commi 837 e 840 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) che prevede il passaggio delle funzioni in materia di continuità territoriale alla Regione Autonoma della

Sardegna e l'assunzione, a partire dal 2010, dei relativi oneri finanziari a carico della medesima Regione;

VISTO il Protocollo di intesa per la continuità territoriale aerea da e per la Sardegna tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili), l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e la Regione Autonoma della Sardegna, firmato il 7 settembre 2010;

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, successivamente abrogato con il decreto ministeriale 14 settembre 2021, n. 357, che, nelle more del perfezionamento di un nuovo regime impositivo, ha imposto in via transitoria, sulle stesse rotte, oneri di servizio pubblico per il periodo compreso tra il 15 ottobre 2021 e il 14 maggio 2022;

CONSIDERATA la necessità di assicurare la continuità territoriale della Regione Autonoma della Sardegna attraverso voli di linea adeguati, regolari e continuativi definiti in un nuovo progetto di oneri di servizio pubblico che, superando il previgente regime impositivo di cui al DM 61/2013 e in conformità alle indicazioni della Commissione europea, preveda contenuti più corrispondenti ai criteri di proporzionalità e di adeguatezza;

VISTO lo studio di mercato presentato dalla Regione Autonoma della Sardegna, condotto da un advisor indipendente, finalizzato alla determinazione delle reali esigenze che non sarebbero soddisfatte dal libero mercato e indicato dalla Commissione europea quale condizione pregiudiziale alla definizione e attuazione del nuovo progetto di OSP;

ATTESO che detto studio ha evidenziato, accanto agli anzidetti collegamenti già svolti in regime di Oneri di Servizio Pubblico in relazione ai quali è stato verificato il fallimento di mercato, anche ulteriori rotte che risentono di un'offerta non adeguata a soddisfare la domanda di trasporto;

VALUTATO opportuno l'inserimento nel nuovo progetto impositivo di tali ulteriori rotte, ritenute indispensabili per garantire alla Sardegna una compiuta continuità territoriale aerea;

- CONSIDERATO che tali ulteriori rotte, a seguito di adeguamenti rispetto al progetto iniziale operati, anche in termini di frequenze, nell'ambito di un confronto con gli uffici della Commissione europea, sono state individuate nelle rotte Alghero - Bologna e viceversa, Cagliari - Bologna e viceversa, Cagliari - Torino e viceversa;
- VISTA la nota prot.n. 10860 in data 21 ottobre 2021, con la quale il Presidente della Regione Autonoma della Sardegna ha convocato per il giorno 25 ottobre 2021, con svolgimento da remoto, la Conferenza di servizi, di cui all'articolo 36, comma 2, della L. 144/1999, per la continuità territoriale aerea della Sardegna con la finalità di definire il nuovo regime di imposizione di oneri di servizio pubblico da/per la Sardegna di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 41/20 del 19 ottobre 2021;
- ATTESO che il giorno 25 ottobre 2021, in modalità da remoto, si è tenuta la Conferenza di servizi in materia di continuità territoriale aerea ai cui lavori hanno preso parte i rappresentanti della Regione Autonoma della Sardegna, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dell'ENAC e che la Conferenza, dopo aver concordato alcune modifiche e integrazioni da apportare alla documentazione tecnica del progetto di continuità territoriale, lo ha approvato all'unanimità;
- CONSIDERATO che le Amministrazioni coinvolte hanno, poi, condiviso l'opportunità di adottare due decreti separati per le rotte da assoggettare ad OSP, ovvero uno per i collegamenti storici con gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Linate (cd "CT1") e uno per le rotte Alghero - Bologna e viceversa, Cagliari - Bologna e viceversa, Cagliari - Torino e viceversa (rotte cd. "Minori");
- VISTA la nota prot. n. 3201 del 12 novembre 2021 - acquisita dalla Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari con prot. n. 8427 in data 15 novembre 2021 - con la quale l'Assessore ai trasporti della Regione Autonoma della Sardegna ha comunicato che la Giunta regionale, con DGR n. 44/23 del 09.11.2021, ha approvato definitivamente il progetto di OSP esitato dalla Conferenza di servizi e ha trasmesso, per il seguito di competenza, il verbale del 25 ottobre 2021 corredato della pertinente documentazione tecnica, debitamente sottoscritto dalle Amministrazioni coinvolte, nonché due allegati tecnici elaborati, sulla base del documento tecnico condiviso in Conferenza di servizi, con riferimento rispettivamente alle rotte CT1 e alle rotte Minori;
- CONSIDERATA la necessità di assicurare la continuità territoriale della Regione Autonoma della Sardegna attraverso voli di linea adeguati, regolari e continuativi sulle rotte Alghero - Bologna e viceversa, Cagliari - Bologna e viceversa, Cagliari - Torino e viceversa;

ATTESO

che costituisce parte integrante del presente decreto l'allegato tecnico all'uopo predisposto con riferimento a dette rotte trasmesso con la suindicata nota prot. n. 3201 del 12 novembre 2021;

DECRETA

Articolo 1

1. Limitatamente alle finalità perseguite dal presente decreto, i servizi aerei di linea sulle rotte Alghero – Bologna e viceversa, Cagliari - Bologna e viceversa, Cagliari - Torino e viceversa costituiscono servizi d'interesse economico generale.

Articolo 2

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

Articolo 3

1. Gli oneri di servizio pubblico di cui all'articolo 2 sono obbligatori a far corso dal 15 maggio 2022.

Articolo 4

1. I vettori comunitari che intendono operare i servizi aerei di linea sulle rotte indicate all'articolo 1, in conformità agli oneri di servizio pubblico di cui al presente decreto, senza corrispettivo finanziario, devono presentare alla Regione Autonoma della Sardegna, per ogni singola rotta, l'accettazione dell'intero servizio secondo le modalità indicate nell'allegato tecnico al presente decreto.

2. L'informativa relativa alla presente imposizione, ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 4 del Regolamento (CE) 1008/2008, è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea.

Articolo 5

1. Ai sensi dell'articolo 16, paragrafi 9 e 10 del Regolamento (CE) 1008/2008, nel caso in cui non sia pervenuta alcuna accettazione ai sensi del precedente articolo 4, il diritto di esercire ciascuna delle rotte Alghero – Bologna e viceversa, Cagliari - Bologna e viceversa, Cagliari - Torino e viceversa, può essere concesso in esclusiva a un unico vettore, per un periodo di due anni tramite gare pubbliche.

2. Le gare di cui al precedente comma 1 e i relativi bandi sono conformi al disposto dell'articolo 17 del Regolamento (CE)1008/2008 nonché alle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico alle imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale.

3. Le informative relative agli inviti a partecipare alle gare, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 4 del Regolamento (CE) 1008/2008, sono pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea.

Articolo 6

1. La Regione Autonoma della Sardegna provvede all'espletamento delle gare di cui all'articolo 5, a pubblicare sul proprio sito internet "www.regione.sardegna.it" il testo dei bandi di gara, nonché a fornire informazioni e a mettere a disposizione a titolo gratuito la documentazione correlata alle gare stesse e agli oneri di servizio pubblico di cui al presente decreto.

Articolo 7

1. Con successivi decreti del Direttore della Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari sono resi esecutivi gli esiti delle gare, è concesso in esclusiva ai vettori aggiudicatari delle gare di cui all'articolo 5 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.

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".

Enrico GIOVANNINI

ALLEGATO TECNICO

Imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Alghero – Bologna e viceversa, Cagliari-Bologna e viceversa, Cagliari-Torino e viceversa.

A norma delle disposizioni degli artt. 16 e 17 del 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, il Governo italiano, in conformità con le decisioni assunte dalla Conferenza dei Servizi di cui all'art. 36 punti 2 e 3 della legge n. 144/1999 tenutasi il giorno 25 ottobre 2021, ha deciso di imporre oneri di servizio pubblico sui collegamenti aerei sulle rotte seguenti.

1. ROTTE ONERATE

- 1) *Per il collegamento con Bologna:*
Alghero – Bologna e viceversa
Cagliari – Bologna e viceversa
- 2) *Per il collegamento con Torino:*
Cagliari – Torino 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'accettazione dell'onere di servizio pubblico su ciascuna delle rotte di cui al paragrafo 1 il vettore interessato 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; essere in regola con le contribuzioni previdenziali ed assistenziali relative ai rapporti di lavoro, impegnandosi a versare i relativi oneri;
 - e) 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;
 - f) 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;
 - g) 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;
 - h) fornire la cauzione di accettazione di cui al paragrafo 4.1, lettera a) secondo le modalità prescritte;
 - 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 tecnici necessari per l'accesso al servizio.

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) -BOLOGNA (BLQ) E VICEVERSA

La rotta dovrà essere operata 2 giorni alla settimana.

Frequenze minime giornaliere

AHO-BLQ

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

BLQ-AHO

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	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 che accetta gli 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-BLQ

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

BLQ-AHO

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic

Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348
-----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

3.1.2 Rotte da e per Cagliari

A) CAGLIARI (CAG) -BOLOGNA (BLQ) E VICEVERSA

La rotta dovrà essere operata 2 giorni alla settimana.

Frequenze minime giornaliere

CAG-BLQ

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

BLQ-CAG

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	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 che accetta gli 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-BLQ

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348
-----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

BLQ-CAG

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

B) CAGLIARI (CAG) – TORINO (TRN) E VICEVERSA

La rotta dovrà essere operata 2 giorni alla settimana.

Frequenze minime giornaliere

CAG-TRN

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1

Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1
------------------	---	---	---	---	---	---	---	---

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

TRN-CAG

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Frequenze mattina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Frequenze serali	1	1	1	1	1	1	1	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 che accetta gli 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-TRN

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

TRN-CAG

2022	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348

2023	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

2024	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
Capacità minima giornaliera	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348	348

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, previa richiesta ad Assoclearance, 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 che accettano di operare i collegamenti onerati 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 che accettano di operare i collegamenti onerati 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.

3.2.8. I requisiti minimi di capacità e frequenze previsti, per ciascuna rotta, nel paragrafo 3.1. sono stati definiti sulla base della stima della domanda che tiene anche conto della situazione emergenziale della pandemia da COVID-19.

La Regione Autonoma della Sardegna, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con l'ENAC, si riserva di procedere a un incremento delle frequenze e delle capacità minime stabilite nel paragrafo 3.1. fino a concorrenza della maggiore domanda registrata, qualora nel corso di tre mesi consecutivi:

- (i) il *load factor* medio registrato su una o più delle rotte **onerate** indicate al paragrafo 1 sia superiore all'87%. L'incremento delle frequenze e delle capacità minime riguarderà soltanto le rotte onerate in cui si è verificato il superamento della predetta soglia di *load factor*; oppure
- (ii) la domanda effettiva complessivamente osservata su tutte le rotte onerate indicate al paragrafo 1 e quelle eventualmente comprese nelle rispettive *catchment area*, registri una variazione al rialzo pari o superiore al 15% rispetto a quella relativa al medesimo periodo di tempo evidenziata su tali rotte nelle stime esaminate dalla Conferenza di Servizi del 25 ottobre 2021.

La Regione Autonoma della Sardegna, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con l'ENAC, si riserva di procedere a una riduzione delle frequenze e delle capacità minime stabilite nel paragrafo 3.1. fino a concorrenza della minore domanda registrata, qualora nel corso di tre mesi consecutivi, la domanda effettiva complessivamente osservata su tutte le rotte onerate indicate al paragrafo 1 e quelle eventualmente comprese nelle rispettive *catchment area*, registri una variazione al ribasso che riporti la domanda ai livelli registrati nel medesimo periodo di tempo su tali rotte nelle stagioni IATA Summer 2020, ovvero IATA Winter 2020-2021.

In entrambi i casi, la Regione Autonoma della Sardegna, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con l'ENAC, procede, al contempo, all'avvio del processo di riesame degli obblighi di servizio pubblico di cui al paragrafo 5. L'incremento o la riduzione delle frequenze e delle capacità disposta dalla Regione Autonoma della Sardegna in base al presente paragrafo si applica nella more della definizione di tale processo di riesame”.

3.3. TARIFFE

3.3.1. Collegamenti onerati

Residenti

Le tariffe agevolate massime (senza restrizioni e non contingentate) da applicare per tutto l'anno ai residenti in Sardegna sono le seguenti:

ROTTA ONERATA	TARIFFA AGEVOLATA MASSIMA PER TRATTA (ESCLUSE TASSE AEROPORTUALI)
Alghero-Bologna e vv.	€ 47
Cagliari-Bologna e vv.	€ 47
Cagliari-Torino e vv.	€ 60

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 regolamentare, 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 regolamentare.

3.3.5. Dovrà essere garantito che la distribuzione e vendita dei biglietti mediante il sito Internet sia completamente gratuita e con comporti 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 di ciascuna 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 dei presenti oneri e dall'inizio 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 3.3.4 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 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. Ai sensi dell'art. 16, par. 2 del Regolamento CE n. 1008/2008 il vettore che accetta gli oneri deve garantire il servizio sulla rotta onerata con continuità e senza interruzioni. Il vettore che accetta gli oneri potrà interrompere il servizio soltanto a condizione che abbia previamente informato la Regione Autonoma della Sardegna di tale intenzione, mediante formale preavviso inviato almeno 6 mesi prima della data prevista per l'interruzione.

I vettori che, pur avendo accettato gli oneri di servizio pubblico, non esercitano il servizio con continuità o che interrompano il servizio senza rispettare il termine di preavviso di 6 mesi, sono esclusi per i successivi 3 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% 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:

- pericolose condizioni meteorologiche;
 - chiusura di uno degli aeroporti indicati nel programma operativo;
 - problemi di sicurezza;
 - scioperi;
 - cause riconducibili all'emergenza epidemiologica COVID-19;
 - 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 annua di cancellazioni del 2% 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 ciascun anno 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 annua del 20% di voli ritardati di oltre 15 minuti;

3.4.3. Nel caso di riscontrata inosservanza dell'obbligo di mettere a disposizione dei passeggeri del numero telefonico dedicato e gratuito come indicato nel precedente paragrafo 3.2.6, il vettore dovrà corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna una penale pari a 500 euro per ciascun giorno di ritardo nell'attivazione del medesimo.

3.4.4. 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.

3.4.5. 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.

3.4.6. 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.

3.4.7. Ferme restando le penali di cui ai precedenti paragrafi 3.4.2, 3.4.3, 3.4.4, 3.4.5, 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. 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 12 mesi, ai sensi dell'art. 16, par. 2, del Regolamento (CE) n. 1008/2008. I vettori saranno liberi di presentare tale accettazione per una o più delle rotte onerate indicate al paragrafo 1.

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 ed il programma operativo conforme a quanto previsto nell'imposizione degli oneri, dovranno essere presentati non oltre il sessantesimo giorno precedente l'inizio della stagione aeronautica nella quale i vettori intendono iniziare ad operare.

In fase di prima applicazione, la dichiarazione di accettazione ed il programma operativo conforme a quanto previsto nell'imposizione degli oneri, potranno essere presentati fino alla data di sottoscrizione dell'eventuale contratto stipulato con i vettori selezionati tramite gara pubblica, ai sensi dell'art. 16 paragrafi 9 e 10, e art. 17 del medesimo Regolamento.

I vettori accettanti si impegnano a:

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

euro 20.000,00	a garanzia dell'accettazione della tratta Alghero-Bologna
euro 20.000,00	a garanzia dell'accettazione della tratta Cagliari-Bologna
euro 20.000,00	a garanzia dell'accettazione della tratta Cagliari-Torino

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 fideiussione bancaria o assicurativa a scelta del vettore che dovrà ammontare a:

euro 80.000,00	a garanzia dell'esercizio della tratta Alghero-Bologna
euro 90.000,00	a garanzia dell'esercizio della tratta Cagliari-Bologna
euro 90.000,00	a garanzia dell'esercizio della tratta Cagliari-Torino

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 a quelle richieste dalla presente imposizione e della eventuale decurtazione a fronte di esito negativo di tale verifica.

Le garanzie indicate alle lettere a) e b), a favore Regione Autonoma della Sardegna, devono espressamente prevedere la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'art. 1957, comma 2 del codice civile, nonché l'operatività della garanzia medesima entro quindici giorni, a semplice richiesta scritta del beneficiario della fideiussione stessa, senza sollevare alcuna eccezione e nonostante eventuali opposizioni, anche giudiziali, da parte del vettore accettante e/o di terzi.

- c) fornire alla Regione Autonoma della Sardegna idonea documentazione (in lingua italiana o inglese) attestante il possesso dei requisiti di cui al paragrafo 2, nonché delle risorse organizzative, tecniche e finanziarie da destinare al servizio.

4.2. La Regione Autonoma della Sardegna, anche in collaborazione con l'ENAC, verifica l'adeguatezza della struttura dei vettori accettanti ed il possesso dei requisiti tecnici minimi di accesso al servizio di cui al paragrafo 2. 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'ENAC, verifica che l'insieme dei programmi operativi dei vettori accettanti rispetti i requisiti minimi di servizio individuati negli oneri. L'ENAC comunica ad Assoclearance la necessità di riservare 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 in propria disponibilità.

5. RIESAME E DECADENZA DELL'IMPOSIZIONE

5.1. La Regione Autonoma della Sardegna, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con l'ENAC, riesaminerà 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 notificchi la sua intenzione di operare su tale rotta accettando gli oneri e, comunque, una volta l'anno. Nel quadro del riesame degli oneri, si terrà in particolare considerazione le informazioni raccolte ai sensi del paragrafo 3.3.9.

5.2. Ai sensi della vigente normativa, la presente imposizione di oneri di servizio pubblico decade se non è effettuato alcun servizio aereo di linea sulle rotte soggette a tale onere per un periodo di 12 mesi.

6. GARA D'APPALTO

6.1. Per ciascuna delle rotte indicate paragrafo 1 per cui non sia pervenuta alcuna accettazione nei termini di cui al paragrafo 4, ai sensi dell'articolo 16, paragrafi 9 e 10, del Regolamento (CE) n. 1008/2008, il diritto di esercitare le rotte potrà essere concesso in esclusiva e con compensazione ad un unico vettore, per un periodo di due anni, tramite gara pubblica in conformità alla procedura prevista dall'articolo 17 del medesimo Regolamento, nonché alle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato concessi sotto forma di obbligazioni di oneri di servizio pubblico alle imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale.

6.2. La Regione Autonoma della Sardegna è incaricata di esperire la gara di cui al precedente paragrafo 6.1, di pubblicare su proprio sito Internet il testo integrale dei bandi di gara separati per ciascuna singola rotta onerata non accettata e della presente imposizione, di fornire informazioni ed altresì di mettere a disposizione a titolo gratuito la documentazione correlata alla gara e agli oneri di servizio pubblico.