



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

D.M. n. **M_INF-GABINETTO**
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REG_DECRETI
Prot: **0000083-14/03/2014-**
REGISTRAZIONE

- 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, in particolare gli articoli 16 e 17;
- VISTO il Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, in particolare gli articoli 106 paragrafo 2, 107 e 108;
- VISTE la Comunicazione della Commissione europea sull'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 la Decisione della Commissione europea riguardante 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);
- VISTO l'art. 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144 che assegna al Ministro dei Trasporti e della Navigazione (oggi Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti), la competenza di imporre con proprio decreto oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroportuali della Sardegna ed i principali aeroporti nazionali, in conformità alle conclusioni della Conferenza di servizi prevista dal comma 2 dello stesso articolo ed alle disposizioni del Regolamento CEE n. 2408/92, ora abrogato e sostituito dal Regolamento (CE) n. 1008/2008;
- VISTO il Decreto Ministeriale n.36 del 29 dicembre 2005 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana – serie generale* - n. 8 del 11 gennaio 2006 e successive modificazioni, avente per oggetto "Imposizione di oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea relativi alle rotte Alghero-Bologna e viceversa, Alghero-Torino e viceversa, Cagliari-Bologna e viceversa, Cagliari-Torino e viceversa, Cagliari-Firenze e viceversa, Cagliari-Verona e viceversa, Cagliari-Napoli e viceversa, Cagliari-Palermo e viceversa, Olbia-Bologna e viceversa, Olbia-Verona e viceversa";
- VISTO Decreto Ministeriale n.468 del 27 dicembre 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana – serie generale* - n.9 del 13 gennaio 2014, di cessazione degli oneri di servizio pubblico sui collegamenti aerei relativi alle rotte Alghero – Bologna e viceversa, Alghero – Torino e viceversa;

VISTO	l'art.1, comma 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 dei relativi oneri finanziari a carico della Regione medesima;
VISTO	il Protocollo di intesa per la continuità territoriale aerea da e per la Sardegna tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e la Regione Autonoma della Sardegna, firmato il 7 settembre 2010;
VISTE	le risultanze della Conferenza di servizi, tenutasi il 29 ottobre 2013 e 24 gennaio 2014, indetta dal Presidente della Regione Autonoma della Sardegna, con nota n.7650 del 25 ottobre 2013, con il compito di individuare il contenuto di una nuova imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte minori da e per la Regione Sardegna, in conformità al Regolamento (CE) n. 1008/2008;
VISTI	i verbali della Conferenza di servizi sopra detta, dai quali risulta che le parti hanno ridefinito il contenuto degli oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei Alghero-Bologna e viceversa, Alghero-Torino e viceversa, Cagliari-Bologna e viceversa, Cagliari-Napoli e viceversa, Cagliari-Torino e viceversa, Cagliari-Verona e viceversa, Olbia-Bologna e viceversa, Olbia-Verona e viceversa;
VISTA	la Legge regionale 2 dicembre 2011, n.25 (Norme per la copertura finanziaria della continuità territoriale aerea) pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma della Sardegna n.36 del 9 dicembre 2011;
VISTA	la Legge regionale 21 gennaio 2014, n. 7 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione - Legge finanziaria 2014) pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma della Sardegna n.5 del 23 gennaio 2014;
VISTA	la Deliberazione n.2/20 del 22 gennaio 2014 della Giunta Regionale della Regione Sardegna, nella quale sono state individuate risorse finanziarie disponibili per la definizione del nuovo regime onerato sulle rotte minori della Sardegna (CT2), quantificate in euro 13.650.000,00;
RITENUTO	che gli oneri di servizio pubblico imposti sulle rotte Cagliari – Firenze e viceversa, Cagliari – Palermo e viceversa, ai sensi dell'art.16, paragrafo 11 del Regolamento CE n.1008/2008 risultano scaduti, in quanto sulle medesime rotte non è stato effettuato alcun servizio aereo di linea per un periodo di oltre dodici mesi;
CONSIDERATO	che occorre far cessare gli effetti del regime onerato sui collegamenti aerei disciplinati dal Decreto impositivo n.36 del 29 dicembre 2005, relativi alle rotte Cagliari-Bologna e viceversa, Cagliari-Napoli e viceversa, Cagliari-Torino e viceversa, Cagliari-Verona e viceversa, Olbia-Bologna e viceversa, Olbia-Verona e viceversa;
CONSIDERATA	la necessità di assicurare la continuità territoriale della Regione Sardegna attraverso voli di linea adeguati, regolari e continuativi tra gli scali sardi di Alghero, Cagliari ed Olbia e gli aeroporti di Bologna, Napoli, Torino e Verona;

DECRETA:

Articolo 1

Limitatamente alle finalità perseguite dal presente Decreto, i servizi aerei di linea sulle rotte Alghero-Bologna e viceversa, Alghero-Torino e viceversa, Cagliari-Bologna e viceversa, Cagliari-Napoli e viceversa, Cagliari-Torino e viceversa, Cagliari-Verona e viceversa, Olbia-Bologna e viceversa, Olbia-Verona e viceversa”, costituiscono servizi d’interesse economico generale.

Articolo 2

Al fine di assicurare la continuità territoriale della Sardegna con collegamenti aerei adeguati, regolari e continuativi, i servizi aerei di linea sulle rotte Alghero-Bologna e viceversa, Alghero-Torino e viceversa, Cagliari-Bologna e viceversa, Cagliari-Napoli e viceversa, Cagliari-Torino e viceversa, Cagliari-Verona e viceversa, Olbia-Bologna e viceversa, Olbia-Verona e viceversa, vengono 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’art.2 divengono obbligatori dal 26 ottobre 2014.

Articolo 4

I vettori comunitari che intendono operare i servizi aerei di linea sulle rotte indicate all’art. 2, 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 al presente decreto.

Articolo 5

Ai sensi dell’art.16 par. 9 e 10 del Regolamento (CE) 1008/2008, nel caso in cui non sia pervenuta alcuna accettazione di cui al precedente art. 4, il diritto di esercire ciascuna delle singole rotte Alghero-Bologna e viceversa, Alghero-Torino e viceversa, Cagliari-Bologna e viceversa, Cagliari-Napoli e viceversa, Cagliari-Torino e viceversa, Cagliari-Verona e viceversa, Olbia-Bologna e viceversa, Olbia-Verona e viceversa, potrà essere concesso in esclusiva ad un unico vettore, per un periodo di quattro anni, tramite gare pubbliche in conformità alla procedura prevista dall’art. 17 del medesimo Regolamento comunitario. Le informative relative agli inviti a partecipare alle gare, ai sensi dell’art.17 par.4 del Regolamento (CE) 1008/2008, saranno pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell’Unione Europea.

Articolo 6

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

Articolo 7

Con successivi decreti del Direttore della Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo viene concesso ai vettori aggiudicatari delle gare di cui all'art. 5 il diritto di operare i servizi aerei di linea oggetto delle medesime gare e vengono altresì approvate le convenzioni per regolare l'esercizio del servizio concesso, sottoscritte dalla Regione Autonoma della Sardegna e dal singolo vettore.

Articolo 8

A decorrere dalla data del 26 ottobre 2014 cessano gli effetti del decreto ministeriale n. 36 del 29 dicembre 2005, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana - serie generale* - n. 8 del 11 gennaio 2006, avente per oggetto: "Imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Alghero – Bologna e viceversa, Alghero – Torino e viceversa, Cagliari – Bologna e viceversa, Cagliari – Torino e viceversa, Cagliari – Firenze e viceversa, Cagliari – Verona e viceversa, Cagliari – Napoli e viceversa, Cagliari – Palermo e viceversa, Olbia – Bologna e viceversa, Olbia – Verona e viceversa".

Articolo 9

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana e nel sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti www.mit.gov.it.

Roma,


Maurizio LUPI





ALLEGATO TECNICO

Imposizione di oneri di servizio pubblico sulla rotte :

**Alghero-Bologna e viceversa;
Alghero-Torino e viceversa;
Cagliari-Bologna e viceversa;
Cagliari-Napoli e viceversa;
Cagliari-Torino e viceversa;
Cagliari-Verona e viceversa;
Olbia-Bologna e viceversa;
Olbia-Verona e viceversa.**

A norma delle disposizioni dell'art. 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 conformemente alle decisioni assunte dalla Conferenza dei servizi di cui all'art. 36 punto 2 e 3 della legge 144/99, tenutasi i giorni 29 ottobre 2013 e 24 gennaio 2014 ha deciso di imporre oneri di servizio pubblico sui collegamenti aerei di linea fra gli scali aeroportuali di Alghero, Cagliari e Olbia e quelli di Bologna, Napoli, Torino, Verona.

1. ROTTE ONERATE

**Alghero-Bologna e viceversa;
Alghero-Torino e viceversa;
Cagliari-Bologna e viceversa;
Cagliari-Napoli e viceversa;
Cagliari-Torino e viceversa;
Cagliari-Verona e viceversa;
Olbia-Bologna e viceversa;
Olbia-Verona e viceversa.**

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) 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 alcune bande orarie sugli aeroporti coordinati interessati dagli oneri per l'esecuzione del numero minimo di voli previsto nei presenti oneri.

2. REQUISITI RICHIESTI

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

- 2.1 essere vettore aereo comunitario in possesso del prescritto certificato di Operatore Aereo (COA) rilasciato dall'autorità competente di uno Stato membro ai sensi della normativa comunitaria;
- 2.2 essere vettore aereo comunitario in possesso della licenza di esercizio di trasporto aereo rilasciata dall'Autorità competente di uno Stato membro;
- 2.3 dimostrare di possedere dimensione e solidità finanziaria adeguata e proporzionata per garantire il soddisfacimento degli obiettivi perseguiti con l'imposizione di oneri di servizio pubblico, con un fatturato relativo al traffico aereo nell'anno precedente l'imposizione dei presenti oneri almeno doppio rispetto a quello complessivo della rotta accettata, o una capitalizzazione equivalente;
- 2.4 dimostrare di possedere la disponibilità, in proprietà o in locazione garantita per tutto il periodo di durata degli oneri, di un numero di aeromobili adeguato al numero di rotte accettate, così come previsti dall'imposizione di oneri, e, in generale, di un numero adeguato di aeromobili con le caratteristiche di capacità necessarie a soddisfare le prescrizioni dell'imposizione di oneri;
- 2.5 applicare ai voli onerati il "Regolamento per l'uso della lingua italiana a bordo degli aeromobili che operano sul territorio italiano", approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ENAC nella seduta del 12 settembre 2006 e consultabile sul sito dell'ENAC www.enac.gov.it;
- 2.6 distribuire e vendere i biglietti secondo gli standard IATA con almeno uno dei principali CRS, via internet, via telefono, presso le biglietterie degli aeroporti e attraverso la rete agenziale e disporre del servizio di web check in;
- 2.7 accettare il pagamento tramite POS e almeno tre diverse carte di credito e non prevedere alcun onere aggiuntivo o commissione per la vendita dei biglietti via internet;
- 2.8 non essere inserito nella cosiddetta "black list" relativa alle compagnie aeree che non rispondono agli standard di sicurezza europea, così come pubblicata sul sito internet:
http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_it.htm;
- 2.9 impiegare aeromobili in possesso della copertura assicurativa ai sensi del Regolamento (CE) 785/2004 e successive modifiche sulla responsabilità civile in caso di incidenti con riguardo, in particolare, ai passeggeri, ai bagagli, alle merci trasportate, posta e terzi;
- 2.10 fornire la cauzione di accettazione di cui al paragrafo 4.1 lettera a) secondo le modalità prescritte;
- 2.11 essere in regola con le contribuzioni previdenziali ed assistenziali relative ai rapporti di lavoro, impegnandosi a versare i relativi oneri;
- 2.12 essere in regola con le disposizioni contenute nella Legge 12 marzo 1999 n.68, recante "Norme per il diritto ai lavori dei disabili" e successive modifiche;
- 2.13 non essere in stato di fallimento, liquidazione coatta, concordato preventivo e di non avere in corso un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni.

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

3. ARTICOLAZIONE DEGLI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO

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

Gli oneri di servizio pubblico sono i seguenti:

3.1.1 - ROTTA ALGHERO – BOLOGNA E VV. (*AHO-BLQ e BLQ-AHO*)

a) Frequenze minime giornaliere

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

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

b) Orari:

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

AHO-BLQ

1 volo con partenza dall'aeroporto di Alghero nella fascia oraria 7.30 – 9.30

BLQ-AHO

1 volo con partenza dall'aeroporto di Bologna nella fascia oraria 19.30 – 21.30

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

c) Capacità offerta

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

3.1.2. - ROTTA ALGHERO – TORINO E V.V. (*AHO-TRN e TRN-AHO*)

a) Frequenze minime giornaliere

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

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

b) Orari:

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

AHO-TRN

1 volo con partenza dall'aeroporto di Alghero nella fascia oraria 7.30 – 9.30

TRN-AHO

1 volo con partenza dall'aeroporto di Torino nella fascia oraria 19.30 – 21.30

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

b) Capacità offerta

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

3.1.3 - ROTTA CAGLIARI – BOLOGNA E V.V. (*CAG-BLQ e BLQ-CAG*)

a) Frequenze minime giornaliere

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

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

b) Orari:

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

CAG-BLQ

1 volo con partenza dall'aeroporto di Cagliari nella fascia oraria 7.30 – 9.30

1 ulteriore volo con partenza dall'aeroporto di Cagliari nella fascia oraria 15.00 – 18.00

BLQ-CAG

1 volo con partenza dall'aeroporto di Bologna nella fascia oraria 12.00 – 15.00

1 ulteriore volo con partenza dall'aeroporto di Bologna nella fascia oraria 19.30 – 21.30

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

c) Capacità offerta

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

3.1.4. - ROTTA CAGLIARI – NAPOLI E V.V. (CAG-NAP e NAP-CAG)

a) Frequenze minime giornaliere

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

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

b) Orari:

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

CAG-NAP

1 volo con partenza dall'aeroporto di Cagliari nella fascia oraria 7.30 – 9.30

NAP-CAG

1 volo con partenza dall'aeroporto di Napoli nella fascia oraria 19.30 – 21.30

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

c) Capacità offerta

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

3.1.5 - ROTTA CAGLIARI – TORINO E V.V. (CAG-TRN e TRN-CAG)

a) Frequenze minime giornaliere

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

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

c) Orari:

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

CAG-TRN

1 volo con partenza dall'aeroporto di Cagliari nella fascia oraria 7.30 – 9.30

TRN-CAG

1 volo con partenza dall'aeroporto di Torino nella fascia oraria 19.30 – 21.30

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

c) Capacità offerta

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

3.1.6. - ROTTA CAGLIARI – VERONA E V.V. (CAG-VRN e VRN-CAG)

a) Frequenze minime giornaliere

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

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

b) Orari:

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

CAG-VRN

1 volo con partenza dall'aeroporto di Cagliari nella fascia oraria 7.30 – 9.30

VRN-CAG

1 volo con partenza dall'aeroporto di Verona nella fascia oraria 19.30 – 21.30

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

c) Capacità offerta

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

inferiore a 130 posti.

3.1.7. - ROTTA OLBIA – BOLOGNA E V.V. (OLB-BLQ e BLQ-OLB)

a) Frequenze minime giornaliere

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

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

b) Orari:

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

OLB-BLQ

1 volo con partenza dall'aeroporto di Olbia nella fascia oraria 7.30 – 9.30

BLQ-OLB

1 volo con partenza dall'aeroporto di Bologna nella fascia oraria 19.30 – 21.30

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

c) Capacità offerta

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

3.1.8. - ROTTA OLBIA – VERONA E V.V. (OLB-VRN e VRN-OLB)

a) Frequenze minime giornaliere

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

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

b) Orari:

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

OLB-VRN

1 volo con partenza dall'aeroporto di Olbia nella fascia oraria 7.30 – 9.30

VRN-OLB

1 volo con partenza dall'aeroporto di Verona nella fascia oraria 19.30 – 21.30

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

c) Capacità offerta

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

3.2 In termini di aeromobili utilizzabili e servizi offerti

3.2.1 Gli aeromobili utilizzati sulle tratte di cui al paragrafo 1 dovranno essere decorosamente e confortevolmente allestiti e garantire la usuale reclinabilità dei sedili nel rispetto della vigenti norme internazionali di sicurezza aeronautica.

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

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

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

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

3.3. In termini di tariffe:

3.3.1. – E' prevista una tariffa agevolata massima TAM applicabile indiscriminatamente a tutti passeggeri secondo il seguente schema:

Tratta	TAUM
ALGHERO – Bologna	€ 57
ALGHERO – Torino	€ 57
CAGLIARI - Bologna	€ 57
CAGLIARI - Napoli	€ 57
CAGLIARI – Torino	€ 57
CAGLIARI – Verona	€ 57
OLBIA – Bologna	€ 50
OLBIA – Verona	€ 57

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

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

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

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

3.3.5 - Le tariffe ed i tetti tariffari sopra indicati verranno aggiornati secondo le seguenti scadenze e modalità:

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

di cui alle rotte descritte nei punti 3.1.1 e 3.1.2; e pari a 28,80% per gli aeromobili di cui alle restanti rotte.

Ai fini del calcolo della media semestrale sono soggette a rilevazioni le quotazioni mensili del Jet fuel FOB Mediterraneo, 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 747,6416 €/tonnellata metrica, e verrà, pertanto, utilizzato come riferimento per i successivi adeguamenti.

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

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

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

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

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

3.4. In termini di continuità e regolarità dei servizi.

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

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

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

- ad effettuare per ciascun anno il 98% dei voli previsti nei programmi operativi, con un margine massimo di cancellazioni pari al 2%;
- a corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna a titolo di penale 3.000 euro per ogni volo cancellato eccedente la percentuale annua di cancellazioni del 2%;
- ad effettuare per ciascun anno l'80% dei voli entro i 20' rispetto all'orario stabilito;
- a corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna a titolo di penale 2000 euro per ogni volo ritardato eccedente la percentuale annua del 20% di voli ritardati di oltre 20 minuti.

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

3.4.3. – Nel caso di riscontrata inosservanza dell'obbligo di mettere a disposizione e vendere l'intera capacità dell'aeromobile secondo il regime onerato il vettore dovrà corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna una penale pari a € 2500 per ciascuna mancata vendita alle condizioni previste.

3.4.4.– Nel caso di riscontrata applicazione di aumenti tariffari e di sovrapprezzi non previsti per legge il vettore dovrà corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna una penale pari a € 2500 per ciascun biglietto venduto a tariffa maggiore rispetto a quella massima prevista dai presenti oneri di servizio pubblico.

3.4.5. – Nel caso di riscontrata inosservanza dell'obbligo di distribuire e vendere in forma completamente gratuita i biglietti per via telematica senza alcun onere economico aggiuntivo per il passeggero il vettore dovrà corrispondere alla Regione Autonoma della Sardegna una penale pari a € 1000 per ciascun biglietto venduto con sovrapprezzo.

3.4.6. - Al fine di garantire la puntuale osservanza dei presenti oneri da parte dei vettori accettanti, è istituito presso l'Assessorato ai Trasporti della Regione Autonoma della Sardegna, il Comitato paritetico per il monitoraggio dell'attuazione degli oneri di servizio (d'ora in avanti Comitato), del quale fanno parte un componente nominato dall'Assessore Regionale dei Trasporti, uno dall'ENAC e uno per ciascun vettore che opera in regime di oneri di servizio pubblico.

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

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

4. Presentazione dell'accettazione.

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

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

I vettori accettanti si impegnano a:

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

euro 71.000	a garanzia dell'accettazione della tratta Alghero – Bologna – Alghero;
euro 75.000	a garanzia dell'accettazione della tratta Alghero – Torino – Alghero;
euro 207.000	a garanzia dell'accettazione della tratta Cagliari – Bologna – Cagliari;
euro 113.000	a garanzia dell'accettazione della tratta Cagliari – Verona – Cagliari;
euro 113.000	a garanzia dell'accettazione della tratta Cagliari – Torino – Cagliari;
euro 92.000	a garanzia dell'accettazione della tratta Cagliari – Napoli – Cagliari;
euro 83.000	a garanzia dell'accettazione della tratta Olbia – Bologna – Olbia;
euro 92.000	a garanzia dell'accettazione della tratta Olbia – Verona – Olbia.

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 a prima richiesta emessa da primario istituto di credito.

Tale garanzia dovrà ammontare a:

euro 351.000	a garanzia dell'esercizio della tratta Alghero – Bologna – Alghero;
euro 375.000	a garanzia dell'esercizio della tratta Alghero – Torino – Alghero;
euro 1.034.000	a garanzia dell'esercizio della tratta Cagliari – Bologna – Cagliari;
euro 563.000	a garanzia dell'esercizio della tratta Cagliari – Verona – Cagliari;
euro 563.000	a garanzia dell'esercizio della tratta Cagliari – Torino – Cagliari;
euro 456.000	a garanzia dell'esercizio della tratta Cagliari – Napoli – Cagliari;
euro 411.000	a garanzia dell'esercizio della tratta Olbia – Bologna – Olbia;
euro 456.000	a garanzia dell'esercizio della tratta Olbia – Verona – Olbia.

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.

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

4.3 In caso di accettazione degli oneri di servizio pubblico sulla medesima rotta da parte di più vettori, questi potranno programmare un numero ridotto di frequenze, purché

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

4.4. La Regione Autonoma della Sardegna, di concerto con il Ministero della 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 notifichi la sua intenzione di operare su tale rotta accettando gli oneri e, comunque, una volta l'anno.