



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Class. 7748/CQC

Oggetto: question time n. 5-12648 Onorevole Bianchi e altri (M5S).

In premessa, evidenzio che ai sensi dell'articolo 1, comma 837, della legge n. 296 del 2006, le funzioni relative alla continuità territoriale sono state trasferite in capo alla Regione Sardegna e che, conseguentemente, le attività relative alla predisposizione degli atti propedeutici all'imposizione di oneri, ai bandi di gara e allo svolgimento delle gare stesse sono in capo alla predetta Regione.

Tenuto conto di ciò, e nel pieno rispetto delle prerogative regionali, l'impegno del Governo è stato comunque orientato a mantenere una fattiva collaborazione con la Regione, che ha consentito di mettere in atto le più idonee iniziative congiunte per ridurre gli effetti negativi derivanti dallo svantaggio territoriale, segnatamente attraverso l'imposizione di oneri di servizio pubblico (OSP) sui servizi aerei di linea. Richiamo, al riguardo, il decreto ministeriale n. 61/2013 che, a suo tempo, ha imposto OSP sui collegamenti aerei tra i principali aeroporti sardi e gli scali di Roma e Milano (rotte c.d. CT1) fino al 27 ottobre scorso.

In linea con l'intendimento di assicurare, anche per gli anni successivi, il diritto dei cittadini sardi alla continuità territoriale, con decreto ministeriale n. 91/2017 sono quindi stati imposti, a partire dal 27 ottobre 2017, nuovi OSP sulle rotte CT1, introducendo, rispetto al precedente regime regolatorio, le modifiche ritenute necessarie in considerazione delle attuali esigenze di mobilità della popolazione interessata e a favorire lo sviluppo della Sardegna.

Del nuovo regime onerato, e delle discendenti gare europee per l'affidamento dei servizi, è stata correttamente informata, già in data 24 marzo 2017, la Commissione europea la quale, pur riservandosi ulteriori e più approfondite

valutazioni sui servizi onerati, il successivo 9 maggio ha autorizzato la pubblicazione sulla GUUE delle note informative dell'imposizione di OSP e delle relative gare.

In esito, poi, all'approfondito studio della documentazione trasmessa, la Commissione ha richiesto alla Regione Sardegna ulteriori chiarimenti sulla *ratio* dei nuovi OSP e, in particolare, sulle necessità che sottendono l'aumento, rispetto alla vigente imposizione, delle frequenze minime, della capacità offerta, delle tariffe agevolate massime e della compensazione finanziaria. Ne è derivato, da allora, un fattivo dialogo tra il MIT, la Regione Sardegna e la Commissione europea, proprio per individuare le forme impositive più opportune e in linea con la normativa di riferimento; ciò anche al fine di procedere, ove necessario, alla revisione dei servizi onerati. Circostanza, quest'ultima, già prevista dai bandi di gara, che tengono conto della possibilità di rivedere il servizio onerato in presenza di fatti successivamente intervenuti quali sono, certamente, le osservazioni della Commissione europea.

Su tali basi, al fine di consentire alla Regione Sardegna di individuare le soluzioni più idonee a contemperare l'accresciuta esigenza di mobilità dell'utenza con il pieno rispetto della normativa comunitaria e delle indicazioni della Commissione, il MIT, con decreto ministeriale n. 498 del 25 ottobre 2017, ha deciso di sospendere gli effetti del nuovo regime onerato di cui al citato decreto ministeriale n. 91/2017 e di estendere la validità del precedente regime impositivo di cui al detto decreto ministeriale n. 61/2013 fino all'approvazione di una soluzione condivisa con la Commissione europea. Ciò ha determinato, in particolare, la proroga dei precedenti regimi convenzionali.

Stante tale proroga, sono in ogni caso del tutto assenti i paventati rischi di "isolamento" della Regione. Per quanto riguarda i rischi di un aumento dei costi già preventivati risulta che la Regione Sardegna abbia adottato le misure necessarie per scongiurare siffatte problematiche segnalate, tant'è che Blu Air sta esercitando i servizi onerati da e per Alghero.