

*Scritto sottoposto a doppio referaggio anonimo – This writing has been submitted to double blind peer review*

## LA QUESTIONE DELLE TARIFFE AEROPORTUALI NEI COLLEGAMENTI AEREI DA E PER LE ISOLE

GIOVANNI PRUNEDDU (\*)

SOMMARIO: 1. Il problema della trasparenza delle tariffe aeroportuali. – 2. Tariffe aeroportuali e radicamento di collegamenti aerei nelle aeree insulari. – 3. La recente legge regionale della Sardegna.

### 1. *Il problema della trasparenza delle tariffe aeroportuali.*

L'accesso ai servizi di trasporto è uno dei fattori più rilevanti per lo sviluppo economico di un'area geografica. Ciò vale soprattutto per i collegamenti aerei verso le regioni remote, ed in particolare per le isole <sup>(1)</sup>, in misura tanto più incisiva, quanto maggiore è la distanza dal resto del territorio nazionale <sup>(2)</sup>.

---

(\*) Associato di Diritto della navigazione nell'Università degli Studi di Sassari.

(1) Nella comunicazione della Commissione «Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree» del 4 aprile 2014, in G.U.U.E. 4 aprile 2014, C-99/3, al § 25 vengono definite come regioni remote le «regioni ultraperiferiche quali Malta, Cipro, Ceuta, Melilla, le isole che sono parte del territorio di uno Stato membro e le aree scarsamente popolate» tra le quali rientrano sicuramente Sardegna e Sicilia.

(2) Fattore in relazione al quale un collegamento marittimo potrebbe non essere idoneo a dare adeguata soddisfazione alle esigenze di mobilità attestate sull'area considera-

Le esigenze essenziali di mobilità della popolazione residente e di alcuni utenti che ad essa possono/debbono essere equiparati <sup>(3)</sup>, non suscettibili di essere soddisfatte attraverso gli strumenti di mercato, costituiscono il presupposto per l'imposizione di oneri di servizio pubblico, ai sensi della disciplina dettata oggi dall'art. 16 del reg. 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 (rifusione). Tuttavia, in quei medesimi territori esiste un'ulteriore domanda di mobilità in ingresso ed in uscita, che va soddisfatta, sia per esigenze sociali (mobilità scolastica di soggetti non residenti, mobilità turistica, ecc.), sia per consentire l'affermazione delle condizioni di sviluppo economico di territori, che sono mediamente più arretrate di quelle di altre aree degli Stati a cui appartengono <sup>(4)</sup>.

L'istituzione di nuovi collegamenti aerei, al di là di quelli onerati, può certamente contribuire a dare una risposta alle specifiche problematiche economiche e sociali dei territori in questione, specialmente, quando abbiano una forte potenzialità turistica, che può esprimersi anche attraverso una destagionalizzazione dei servizi. Si tratta di una soluzione ostacolata, tuttavia, dal livello elevato dei diritti, delle tariffe e delle tasse aeroportuali <sup>(5)</sup>, che costituiscono un fattore disincentivante nella valuta-

---

ta. In tema v. *amplius* da ultimo M. M. COMENALE PINTO, *La questione delle isole minori nella prospettiva del diritto dei trasporti*, in *Diritto@Storia*, 2022, nel sito *web* [www.dirittoestoria.it](http://www.dirittoestoria.it).

<sup>(3)</sup> La comunicazione della Commissione – Orientamenti interpretativi relativi al regolamento Ce n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio – Oneri di servizio pubblico (OSP) in G.U.U.E. del 17 giugno 2017 alla nt. 37 chiarisce che «l'applicazione di tariffe preferenziali per le persone nate in una determinata regione e non più residenti in essa sarebbe da considerarsi eccessiva».

<sup>(4)</sup> Riferendoci alla Sardegna, ad esempio, va preso atto che «il suo reddito per abitante è pari al 68% della media europea», con il corollario che «[d]a questo punto di vista la Sardegna si posiziona nel gruppo delle “regioni meno sviluppate”»: cfr. CRENOS, *Economia della Sardegna. Temi economici della Sardegna 29° rapporto 2022*, Cagliari, 2022, 24. Non è migliore la situazione rappresentata nel 2023: «Con un reddito per abitante pari al 70% della media europea, la Sardegna si posiziona 177<sup>a</sup> su 242 regioni» (CRENOS, *Economia della Sardegna. Temi economici della Sardegna 30° rapporto 2023*, Cagliari, 2023, 23).

<sup>(5)</sup> V. in generale M. M. COMENALE PINTO, *Il problema del finanziamento degli aeroporti nella prospettiva europea*, in *Alada en Cabo Verde, XXXVI Jornadas latino americanas de derecho aeronáutico y espacial*, Buenos Aires, 2013, 100, *ivi*, 109; A. FRANCHI, L. PICCIANO, *La direttiva 2009/12/Ce sui diritti aeroportuali: verso l'armonizzazione delle politiche di finanziamento dell'industria aeroportuale europea*, in *Contr. impr. Eu*, 2010, 390. Sul precedente regime delle tariffe aeroportuali v. *ex plurimis* E. TURCO BULGHERINI, *Nuovi orientamenti giurisprudenziali*

zione dei vettori circa la decisione di operare su un determinato scalo <sup>(6)</sup> e che comunque finiscono per gravare in maniera significativa sulla tariffa finale richiesta al passeggero.

I diritti aeroportuali, secondo l'art. 2 della direttiva 2009/12/Ce del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 <sup>(7)</sup> vanno intesi come «i prelievi riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci». Tale definizione è stata pressoché ricalcata dalla comunicazione della Commissione in materia di aiuti di Stato alle compagnie aeree e aeroporti del 2014, i c.d. «Orientamenti del 2014» <sup>(8)</sup>.

Sotto l'indicazione di «tasse aeroportuali» vengono ricomprese varie voci di natura eterogenea, per lo più collegate all'impiego della struttura dei servizi aeroportuali che si aggiungono alla tariffa aerea in senso stretto <sup>(9)</sup>.

---

*relativi al regime giuridico delle tariffe aeroportuali*, in *Trasporti*, 38, 1986, 79. Da ultimo v. D. BOCCHESI, *I diritti aeroportuali. Dalle origini ai nostri giorni*, Napoli, 2015, 284.

<sup>(6)</sup> Il numero dei contratti fra aeroporti e compagnie aeree relativi ai servizi aeroportuali è «cresciuto esponenzialmente con l'avvento dei vettori *low-cost*: così, nell'ambito di un'analisi economica, F. ROTONDO, *L'azienda aeroporto tra regolamentazione ed equilibrio economico*, Torino, 2013, 67, che mette peraltro in evidenza i fattori che sono poi alla base della problematica giuridica, ed in particolare che si tratta di contratti che: «possiedono alcune peculiarità. Il loro contenuto, e la data in cui sono stati conclusi, sono in genere altamente confidenziali. Le strutture tariffarie che sono alla base degli accordi si presentano notevolmente semplificate ed orientate [...] alla condivisione del rischio tra i due contraenti, ad esempio attraverso la corresponsione di una tariffa per singolo passeggero in partenza. Ancora, possono includere una sorta di premio, e quindi ridursi significativamente, nel caso in cui si riscontrino incrementi di traffico [...]» (*ibidem*).

<sup>(7)</sup> Sul contesto e i precedenti su cui si è inserito il legislatore comunitario, v. per tutti: S. BUSTI, *Profili innovativi comunitari nella disciplina dei diritti aeroportuali*, in *Dir. trasp.*, 2009, 367; ID., *I diritti aeroportuali*, in *L'impresa aeroportuale a dieci anni dalla riforma del codice della navigazione: stato dell'arte*, atti del convegno di Bergamo del 13 novembre 2015, a cura di S. Busti, E. Signorini, G. R. Simoncini, Torino, 2016, 225, *ivi*, 235 ss.

<sup>(8)</sup> Comunicazione della Commissione, Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree datata 4 aprile 2014 in G.U.U.E. 4 aprile 2014, C-99/3. Questi ultimi contemplano un periodo transitorio la cui scadenza è prevista per il 4 aprile 2024. Sul punto v. per tutti A. CASAL FREIRIA, *Las nuevas directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas*, in questa *Revista*, 2015, 145.

<sup>(9)</sup> Per il quadro progressivo, v. M. BRIGNARDELLO, *Tariffe e tributi portuali e aeropor-*

Nella ricevuta del biglietto si suole distinguere tra: (YQ) che ricomprende i costi relativi alla sicurezza, assicurazione e l'addizionale *Fuel Surcharge* (applicabile solo nelle ipotesi di aumento considerevole del costo del carburante) <sup>(10)</sup>; (IT) che ricomprende i cosiddetti diritti di imbarco ovvero quelli che le compagnie aeree versano al gestore aeroportuale in base ai servizi offerti/erogati (variano da aeroporto ad aeroporto); (VT) che ricomprende i costi relativi ai controlli di sicurezza per il bagaglio a mano e per il passeggero; (EX) che ricomprende i costi relativi ai controlli di sicurezza per il bagaglio imbarcato; (MJ) che ricomprende i costi per l'assistenza alle persone c.d. a mobilità ridotta; (FN) che si riferisce all'IVA sui diritti aeroportuali; (YR) che indica il corrispettivo dovuto in base alla modalità di acquisto del biglietto (ad es. agenzia di viaggi, sito *web*); (HB) che corrisponde all'addizionale di competenza comunale, del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali e del Ministero dell'interno; (XT) che riassume tutte le voci. Nelle ipotesi in cui il passeggero non si imbarchi, anche per propria responsabilità (dando luogo cioè al c.d. *no show*) <sup>(11)</sup> avrà comunque diritto al rimborso delle voci IT; VT; EX; FN; HB <sup>(12)</sup>.

Nell'ipotesi in cui il passeggero non si imbarchi per cause di forza maggiore, avrà, invece, diritto al rimborso dell'intera tariffa pagata <sup>(13)</sup>.

---

*tuali*, in *Giureta*, 2008. A suo tempo, la Corte costituzionale si è pronunciata in ordine all'illegittimità dell'art. 11 *nonies* del d. l. 30 settembre 2005 n. 203, nella parte in cui non prevedeva, in applicazione del principio di leale collaborazione tra i vari livelli di governo, l'acquisizione del parere della conferenza unificata di cui all'art. 8 del d. lgs. 28 agosto 1997 n. 281, prima della delibera del CIPE in materia di criteri di determinazione dei diritti aeroportuali (C. cost. 7 marzo 2008, n. 51, in *Giorn. dir. amm.*, 2009, 33, con nota di P. RUBECHINI, *Le nuove modalità di determinazione dei diritti aeroportuali*).

<sup>(10)</sup> Da ultimo in tema P. CARMAGNANI, *Clausola di adeguamento del corrispettivo al costo del carburante e costi indicativi di esercizio: spunti critici sul nuovo intervento del legislatore*, in *Dir. trasp.*, 2022, 602.

<sup>(11)</sup> In tema cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Considerazioni in tema di sovrapprenotazione nei servizi di trasporto aereo*, in *Studi in memoria di Maria Luisa Corbino*, Milano, 1999, 159 ss.

<sup>(12)</sup> Cfr. G. BENELLI, *Gli impedimenti del passeggero alla partenza nel trasporto aereo e la clausola di non rimborsabilità del biglietto emesso a tariffa speciale*, in questa *Rivista*, 2016, 711 ss.; M. BASILE, *Impedimento alla partenza per causa non imputabile al passeggero e rimborsabilità del biglietto acquistato a tariffa ridotta*, in *Dir. trasp.*, 2012, 819 s.

<sup>(13)</sup> La possibilità, nell'ambito del trasporto aereo, di recuperare integralmente l'importo pagato è stata introdotta con la già richiamata riforma del codice della navigazione del 2005/2006. Sul punto v. *amplius* A. ZAMPONE, *La «no show rule» nell'esperienza italiana*, in *Dir. trasp.*, 2018, 629. In campo marittimo il passeggero può ottenere al massimo un

Nel campo delle tariffe si è riscontrata un'asimmetria informativa considerevole fra passeggero e compagnia aerea <sup>(14)</sup> specialmente per quanto concerne le politiche commerciali seguite dalle c.d. compagnie *low-cost*. Il problema si pone in particolare per l'acquisto del biglietto *on-line*, che frequentemente consente considerevoli risparmi di spesa per il passeggero, che però non ha l'assistenza di un professionista che sia in grado di indirizzarlo nelle scelte, specialmente di fronte ad itinerari complessi, per i quali siano possibili più combinazioni di viaggio ed opzioni tariffarie.

Va incidentalmente osservato come la fluttuazione delle tariffe attraverso algoritmi non sempre trasparenti, in Italia ha condotto all'adozione del controverso provvedimento di cui all'art. 1 del d. l. 7 agosto 2023 n. 104 recante «disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici», convertito in legge 9 ottobre 2023 n. 136 <sup>(15)</sup>, che peraltro riguarda i soli collegamenti per le isole <sup>(16)</sup>.

---

rimborso non superiore al settantacinque per cento del prezzo del biglietto. Sulla discutibilità di tale ultima differenza tra le due discipline è stata posta in evidenza da P. PIRONTI, *Sull'impedimento alla partenza per causa non imputabile al passeggero*, in *Dir. traspr.*, 2008, 225.

<sup>(14)</sup> Prescindendo dalla tematica generale delle asimmetrie informative in particolare con riferimento alle piattaforme informatiche (su cui esiste un'ampia letteratura generale: cfr., *ex multis*, sia con riferimento ai rapporti B2C, sia B2B, R. PARDOLESI, *Piattaforme digitali, poteri privati e concorrenza*, in *Dir. pubbl.*, 2021, 941, *ivi*, 949 ss.) sul problema specifico del trasporto aereo si segnalano quantomeno le risultanze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), *Dinamiche tariffarie del trasporto aereo passeggeri*, del 27 aprile 2005 (provvedimento di chiusura n. 14.260)

<sup>(15)</sup> In G.U. 9 ottobre 2023, n. 236. *Ab origine* il decreto legge prevedeva il divieto della tariffazione dinamica prevedendo difatti il c.d. tetto alle tariffe. Nel testo convertito, nonostante quest'ultima previsione venga meno, si stabilisce per le rotte e nei casi di cui al comma 2, lett. a) e b) ovvero per le rotte insulari e nei periodi di picco delle domande, il divieto all'impiego di procedure automatizzate di determinazione delle tariffe basate su attività di profilazione web dell'utente o sulla tipologia dei dispositivi elettronici utilizzati. Viene, peraltro, rafforzato il potere dell'Autorità garante per la concorrenza e per il mercato nei casi in cui la stessa accerti che il coordinamento algoritmico delle tariffe imposte dalle compagnie nel settore aereo, agevoli, attui o comunque monitori un'intesa restrittiva della concorrenza, anche preesistente, ovvero verifichi che il livello dei prezzi fissati attraverso un sistema di gestione dei ricavi costituisce abuso di posizione dominante. In sostanza, l'AGCM nel caso in cui dovesse riscontrare irregolarità potrà imporre alle imprese interessate, ogni misura strutturale o comportamentale necessaria e proporzionata, al fine di eliminare le distorsioni della concorrenza stessa.

<sup>(16)</sup> Il provvedimento è stato duramente contestato dagli esponenti di alcune compagnie aeree *low-cost* ben radicate in Italia che hanno preannunciato reazioni con

Per quanto di nostro interesse, la questione di maggiore rilievo in quest'ottica è quella legata all'indicazione di voci che non trovano riscontro poi nella realtà dei fatti. Questione, quest'ultima, posta in evidenza, a suo tempo, dal Consiglio di Stato che <sup>(17)</sup>, ha ritenuto «pratica scorretta» l'inserimento da parte di un vettore aereo nel proprio sito *internet*, alla voce tasse e oneri aeroportuali del *fuel surcharge*, «in quanto idoneo a creare l'affidamento che tale voce fosse soggetta a rimborso, mentre, al contrario, non lo era» <sup>(18)</sup>. Un comportamento simile a quello appena descritto è l'inserimento sempre nella voce tasse della c.d. «tassa regolamento 261/2004», destinata alla copertura assicurativa contratta dallo stesso vettore per garantire i costi di quelle misure che lo stesso sarebbe tenuto ad adottare ai sensi di quanto previsto dallo stesso reg. Ce n. 261/2004 nei casi di ritardi nella partenza <sup>(19)</sup>.

Sempre con riferimento alle tariffe, va osservato che queste ultime, al pari delle altre condizioni contrattuali, debbono sempre essere indicate nella lingua dello Stato in cui l'utente ha concluso il contratto *on line*. Su quest'ultimo punto l'AGCM nella sua adunanza del 28 aprile 2011 ha adottato provvedimenti sanzionatori nei confronti di alcune compagnie aeree che, non rispettando questa previsione, pubblicavano condizioni generali e tarif-

---

riduzione dei voli e delle frequenze dei collegamenti in particolare con la Sardegna. Traccia della polemica è peraltro rinvenibile nell'edizione del 13 settembre 2023 la Repubblica sotto il titolo: *Voli duello tra Ryan Air e Urso. O'Leary: un decreto spazzatura*.

<sup>(17)</sup> Con sentenza del 30 giugno 2011, n. 3897, in *Foro amm.*, 2011, 2018 ss.

<sup>(18)</sup> Così E. G. ROSAFIO, *Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore*, in questa *Rivista*, 2013, 673.

<sup>(19)</sup> Può leggersi ancora al riguardo nel sito *web* della compagnia aerea Ryanair, nell'ambito di quelle che dovrebbero essere esplicazioni delle voci tariffarie, sotto il titolo «Cosa coprono tasse, tariffe e oneri della mia prenotazione?», alla pagina <http://www.ryanair.com/it/domande/che-cosa-indicano-le-voci-tasse-tariffe-e-oneri-della-prenotazione>, quanto segue «Tassa per ritardo/soppressione volo (normativa EU261) – Questa tassa di 2€/2£ per passeggero/per volo è stata introdotta per finanziare le spese di gestione e remunerazione dei passeggeri a carico di Ryanair in casi di ritardo o soppressione di voli per eventi di “forza maggiore” come, ad esempio, la chiusura dello spazio aereo per la presenza di ceneri vulcaniche nell'atmosfera, condizioni meteorologiche avverse, scioperi dei controllori del traffico aereo, guasti delle infrastrutture aeroportuali, incidenti aerei, problemi tecnici, ecc. Quando, in seguito a riforma, il reg. europeo n. 261 includerà una clausola per il diritto al risarcimento e una clausola che consenta l'interpretazione non discriminatoria del concetto di “forza maggiore”, sarà possibile ridurre o eliminare del tutto questa imposta». In generale cfr. L. ANCIS, *La scorporazione del prezzo nel trasporto low cost*, in *Profili giuridici del trasporto aereo low cost*, a cura di M. Deiana, Cagliari, n.s. *Dir. trasp.*, 2013, 177.

farie in una lingua diversa rispetto a quella dello Stato in cui l'utente aveva concluso il contratto.

## 2. Tariffe aeroportuali e radicamento di collegamenti aerei nelle aeree insulari.

Sia a livello costituzionale sia unionale va riconosciuto il rilievo delle problematiche dell'insularità<sup>(20)</sup> e della continuità territoriale sulle isole<sup>(21)</sup>. Di queste ultime, molte sono (anche) uno dei luoghi di destina-

---

<sup>(20)</sup> La l. cost. 7 novembre 2022 n. 2, recante «Modifica all'articolo 119 della costituzione, concernente il riconoscimento delle peculiarità delle Isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall'insularità» (in G.U. 15 novembre 2022, n. 267), ha inserito nell'art. 119 cost. il comma 6, a norma del quale «da Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità». Per effetto della disposizione richiamata, le peculiarità della condizione insulare hanno trovato un espresso riconoscimento all'interno della costituzione, in modo tale che siano garantite a tutti i cittadini italiani uguali condizioni nell'esercizio e nella fruizione dei diritti fondamentali, tra cui il diritto alla mobilità. T. FROSINI, *Insularità e costituzione*, in *Dir. reg.*, 2020, 497; G. TROMBETTA, *Il principio di insularità in Costituzione. Un ritorno (dimezzato) al passato?*, in *Federalismi.it*, 1, 2022, 189. Per il quadro d'insieme cfr. O. CHESSA, *Insularità e autonomia come battaglie distinte ma complementari*, in *Liber amicorum per Mario Segni. I rapporti privati nella società civile*, III, *Arch. giur. sassarese*, 2021, 11. V., inoltre, sebbene riferito specificamente alla Sicilia, G. ARMAO, *Condizioni di insularità ed oneri di servizio pubblico aereo*, in *Giureta*, 2020, 37. Per quanto riguarda i trattati europei, va fatto riferimento in particolare all'art. 174 TFUE. In tema, cfr. i contributi di L. PANELLA, *La coesione economica, sociale e territoriale nei trattati europei* e P. FOIS, *Coesione e insularità: dal trattato di Amsterdam a quello di Lisbona*, entrambi in *L'Europa, la Sardegna e la questione insulare*, a cura di M. Cardia, Cagliari, 2020, rispettivamente, 15, ivi, 25 e 26; v. *amplius*, ancora di P. FOIS, *La continuità territoriale e l'insularità nell'Unione europea*, in *La continuità territoriale della Sardegna. Passeggeri e merci, low cost e turismo*, a cura di M. M. Come-nale Pinto, Roma, 2015, 37 ss. V. anche J. M. OSANTE, *Cohesión territorial y transporte aéreo en España*, in *Cuadernos derecho transnacional*, 2020, 527, ivi, 528.

<sup>(21)</sup> In tema di continuità territoriale v., *ex plurimis*, i contributi contenuti nel volume collettaneo *La continuità territoriale della Sardegna. Passeggeri e merci, low cost e turismo*, cit.; più recentemente, F. PELLEGRINO, *La continuità territoriale nell'Unione europea tra diritto alla mobilità sostenibile e coesione territoriale*, in *Scritti in onore di Gaetano Silvestri*, II, Torino, 2016, 1742. Cfr. anche P. FOIS, *Il principio della «continuità territoriale» nel trasporto aereo e l'ordinamento comunitario*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, atti del convegno Sassari-Alghero, 15 e 16 ottobre 1999, Torino, 2002, 1; L. MASALA, *Analisi delle forme di intervento pubblico nei traffici aerei di linea*, in *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, cit., 111; M. DELANA, *Gli oneri di pubblico servizio nel trasporto aereo*, in *Il nuovo diritto aeronautico*, Milano, 2002, 473; C. DEREATTI, *Trasporto aereo e oneri di pubblico servizio*, in *Trasp.*, 88,

THE ISSUE OF AIRPORT CHARGES FOR AIR CONNECTIONS TO AND FROM ISLANDS

ABSTRACT

*Access to transport services is one of the most significant factors for the economic growth of a geographic region. This applies primarily for air connections to remote regions, and in particular to the islands where the development of new air connections, beyond those routes subject to public service obligations, can certainly contribute to providing answers to the specific economic and social matters of the regions at issue, especially when they have a strong touristic potential, which could also be expressed through a seasonal adjustment of services. The issue of the «burden» of airport charges has a discouraging effect not so much for the (seasonal) start-up of new routes, but rather for their servicing beyond the tourist season. Recent legislation by the Sardinian region for stimulating new air routes seems to provide a new tool to support the territorial continuity system.*

L'accesso ai servizi di trasporto è uno dei fattori più rilevanti per lo sviluppo economico di un'area geografica. Ciò vale soprattutto per i collegamenti aerei verso le regioni remote, ed in particolare per le isole dove l'istituzione di nuovi collegamenti aerei, al di là di quelli onerati, può certamente contribuire a dare una risposta alle specifiche problematiche economiche e sociali dei territori in questione, specialmente, quando abbiano una forte potenzialità turistica, che può esprimersi anche attraverso una destagionalizzazione dei servizi. La questione del «peso» dei diritti aeroportuali risulta essere disincentivante non tanto per l'avviamento (stagionale) di nuove rotte, quanto per il loro radicamento oltre il periodo turistico. La recente legge della Regione Sardegna sull'incentivazione di nuove rotte pare offrire un nuovo strumento da affiancare al regime della continuità territoriale.