

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

---

**Doc. LXXI**  
**n. 7**

## RELAZIONE

### SULL'ANDAMENTO DEL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE E DI PRIVATIZZAZIONE DEL TRASPORTO AEREO (Secondo semestre 2015)

*(Articolo 1, comma 4, della legge 18 giugno 1998, n. 194)*

**Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**

(DELRIO)

---

**Comunicata alla Presidenza il 19 maggio 2017**

---



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale  
Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

## **RELAZIONE SEMESTRALE AL PARLAMENTO SULL'ANDAMENTO DEL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE E PRIVATIZZAZIONE DEL TRASPORTO AEREO**

(Articolo 1, comma 4, Legge 18 giugno 1998, numero 194)

**- SECONDO SEMESTRE 2015 -**

### **Sommario:**

1. Premessa.
2. Disposizioni normative.
3. Accordi di traffico.
4. Il contesto europeo: Accordi Orizzontali e Accordi Globali.
5. Oneri di servizio pubblico.
6. Bande orarie negli aeroporti.
7. Dati di traffico.

\*\*\*\*\*

### **1. Premessa.**

La Legge 18 giugno 1998, numero 194, riguardante una serie di interventi nel settore dei trasporti, all'articolo 1 si sofferma specificamente su alcune voci di intervento nel campo del trasporto aereo e, in particolare, sul processo di liberalizzazione e di privatizzazione del relativo mercato. Il comma 4 del medesimo articolo prevede, in merito all'andamento di tale processo, che il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ne riferisca gli esiti in Parlamento, con cadenza semestrale.

Si forniscono, pertanto, in tale ottica, i prescritti elementi informativi attinenti al secondo semestre dell'anno 2015.

### **2. Disposizioni normative.**

#### ***Istruttoria finalizzata alla definizione del secondo sottoperiodo tariffario.***

Secondo quanto previsto dall'articolo 17, comma 34 *bis* del Decreto Legge primo luglio 2009, numero 78, convertito dalla Legge 3 agosto 2009, numero 102, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – ENAC ha stipulato con la Società di gestione aeroportuale SEA S.p.A. di Milano il Contratto di Programma in deroga per gli aeroporti di Linate e Malpensa, poi approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 aprile 2012. La durata di detto Contratto, decennale con scadenza al 31 dicembre 2020, è stata articolata in due sottoperiodi, ciascuno di durata quinquennale, autonomi e distinti sotto il profilo tariffario, definiti nel rispetto dei principi e dei criteri fissati nel Documento Tecnico di regolazione tariffaria, che del richiamato Contratto di Programma costituisce parte integrante.

Così come stabilito nel predetto Decreto Presidenziale, l'esercizio 2015 ha segnato la conclusione del primo sottoperiodo tariffario, relativo al quinquennio 2011-2015 e ha

rappresentato, in quanto tale, la annualità in cui l'ENAC ha provveduto alla definizione *ex ante* dei parametri di tariffazione del successivo quinquennio (secondo sottoperiodo tariffario 2016-2020), con ripetizione delle medesime procedure di pubblica consultazione dell'utenza e di informativa al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e al Ministero dell'Economia e Finanze, svolte per il primo quinquennio. A tal proposito, nel mese di dicembre 2015, la Direzione Generale per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo ha trasmesso detta informativa agli Uffici di Gabinetto del Ministro di questo Dicastero, per quanto di specifica competenza.

#### ***Attività di monitoraggio annuale.***

Nel corso dell'anno 2015, l'ENAC ha svolto la prescritta attività di monitoraggio annuale, verificando lo stato di avanzamento relativo alla effettiva realizzazione degli investimenti da parte delle Società di gestione aeroportuali, nonché il rispetto del cronoprogramma degli interventi previsti dai Contratti di Programma in deroga, stipulati, oltre che, come accennato, per gli aeroporti di Milano Linate e Malpensa, anche con gli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino e con l'aeroporto di Venezia Tessera, in quanto sistemi aeroportuali nazionali e dunque soggetti alle prescrizioni dell'anzidetto articolo 17, comma 34 *bis*, del Decreto Legge 78/2009.

#### ***Stipula dei Contratti di Programma ai sensi del Decreto Legge numero 133 del 2014.***

Nella seconda metà dell'anno 2015, l'ENAC ha dato seguito a quanto stabilito dall'articolo 1, comma 11, del Decreto Legge 12 settembre 2014, numero 133, convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 novembre 2014, numero 164 e successive modificazioni ed integrazioni.

In base a tale norma, per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei Contratti di Programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'articolo 698 del Codice della Navigazione, detti specifici Contratti, sottoscritti dall'ENAC con le rispettive Società di gestione aeroportuale, sono poi approvati, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, con Decreto del Ministro di questo Dicastero da adottarsi entro 180 giorni dalla data di stipulazione dei Contratti stessi.

In data 23 settembre 2015, l'ENAC ha sottoscritto i Contratti di Programma di durata quadriennale (2015-2018) tra l'Ente medesimo e il Gestore aeroportuale Toscana Aeroporti S.p.A., rispettivamente per gli aeroporti di Pisa e di Firenze.

Il successivo 23 settembre il Consiglio di Amministrazione del richiamato ENAC ha approvato uno schema di Contratto di Programma tipo, ai sensi del predetto articolo 1, comma 11, del Decreto Legge numero 133/2014, Contratto che individua, per il periodo oggetto di vigenza contrattuale, gli impegni che la Società di gestione concessionaria assume allo scopo di assicurare lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture al fine di garantire adeguati livelli dei servizi aeroportuali, tenendo conto di una serie di fattori, quali, in sintesi, le previsioni di traffico dell'aeroporto di competenza, le nuove opere nonché gli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Piano Quadriennale degli Interventi che la Società in forza del Contratto si impegna a realizzare, i livelli qualitativi e di tutela ambientale cui andranno uniformati gli standard dei servizi resi all'utenza secondo quanto previsto dal Piano della Qualità e dal Piano di Tutela Ambientale, lo stato degli adempimenti annuali gravanti sulla Società in forza dei predetti tre Piani e, infine, le penali applicabili in caso di ritardato o mancato adempimento degli obblighi previsti nei rispettivi Contratti di Programma.

### ***3. Accordi di traffico.***

#### ***Servizi di trasporto all'interno dell'Unione Europea e negli Stati EFTA – Associazione Europea di Libero Scambio.***

Anche nel semestre a riferimento è da registrarsi il prosieguo in ambito europeo del processo di liberalizzazione del trasporto aereo, di cui alla presente relazione.

A tal fine, sono oggetto di approfondimento talune tematiche, ad opera sia dei singoli Stati membri che della Commissione Europea, argomenti peraltro già affrontati in tema di regolazione economica.

Si fa particolare riferimento alle questioni della equa competitività del mercato e della clausola di controllo effettivo dell'assetto azionario delle Compagnie aeree. Tale ultimo aspetto è stato oggetto di attenzione specifica da parte della stessa Commissione, con riguardo alle vicende societarie del vettore Alitalia e alla costituzione della nuova Società per Azioni Alitalia SAI da parte di Alitalia CAI e Etihad Airways. Com'è noto, il 14 novembre 2014, la Commissione ha autorizzato, ai sensi del Regolamento CE numero 139/2004 relativo al controllo sulle concentrazioni tra imprese, la proposta di acquisizione del controllo comune di Alitalia SAI da parte delle su richiamate Alitalia CAI e Etihad Airways, subordinando l'autorizzazione all'impegno assunto da entrambe di liberare alcune bande orarie – cosiddetti “slot” a favore di nuovi operatori sulla rotta Fiumicino – Belgrado. La Decisione della Commissione, assunta in base all'articolo 6, paragrafo 1 lettera b) e paragrafo 2 del predetto Regolamento, si è manifestata in termini positivi per quanto riguarda l'aspetto strettamente concorrenziale.

Si segnala, in linea generale, che la partecipazione di Società di Stati terzi nel capitale di vettori europei è, in quest'ultimo periodo, un fenomeno in espansione.

***Servizi di trasporto su rotte esterne all'Unione Europea e rilascio dei diritti di traffico limitati.***

Come ormai noto, a partire dall'anno 2009, lo Stato italiano va perseguendo una politica volta sia alla graduale liberalizzazione dei collegamenti aerei tra il nostro Paese ed altri Stati esterni all'Unione Europea, sia, più in generale, allo sviluppo del mercato stesso del trasporto aereo. Rispetto a tali Stati extraeuropei, si è inteso sia implementare relazioni bilaterali per il tramite della negoziazione di nuove intese o l'aggiornamento di quelle esistenti, sia fornire concreta applicazione a specifiche disposizioni di legge, tese a favorire l'incremento di servizi aerei da e per lo Stato italiano, con l'obiettivo di migliorare gli scambi economici e commerciali. Tale processo di liberalizzazione è stato avviato con le disposizioni di cui all'articolo 19, comma 5 bis, del Decreto Legge numero 185 del 29 novembre 2008, convertito e modificato dalla Legge numero 2 del 28 gennaio 2009, e poi confermato dalle statuizioni dell'articolo 28, comma 8 bis, del menzionato Decreto Legge numero 133/2014. Con siffatta ultima norma, si è non solo confermata la tendenza volta alla promozione di nuovi Accordi bilaterali nel campo del trasporto aereo, ma è stato altresì previsto che l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, previo nulla osta di questo Dicastero, possa rilasciare ai vettori che ne facciano richiesta autorizzazioni temporanee, incluse quelle per voli in Quinta Libertà, relative al trasporto sia di passeggeri che di merci, con validità non inferiore a diciotto mesi eventualmente rinnovabili.

Si segnala, in particolare, che nel corso del semestre preso a riferimento si sono conclusi **negoziati** con la Repubblica Islamica dell'Iran, attraverso consultazioni dirette e, nel corso del 2014, per corrispondenza, con la Repubblica Democratica Socialista dello Sri Lanka. Tali negoziati hanno condotto alla stipula di accordi finalizzati ad ampliare le possibilità di svolgimento dei corrispettivi servizi aerei, in termini di frequenze, scali operabili e altre facoltà.

Si sono poi autorizzati vari programmi presentati da Compagnie aeree extraeuropee, che prevedono servizi e facoltà operativi, e flessibilità, non direttamente previsti dagli Accordi. Particolare attenzione è stata riservata agli operativi stagionali volti ad incrementare i collegamenti aerei con Milano Malpensa e con altri aeroporti nazionali quali, nello specifico, Bologna Borgo Panigale, Catania Fontanarossa, Napoli Capodichino, Pisa San Giusto e Venezia Tessera, in deroga agli Accordi vigenti.

Si fa altresì presente che, ai fini dell'apertura al mercato e della piena realizzazione del processo di liberalizzazione del trasporto aereo, si è anche provveduto a fornire provvisoria applicazione in via amministrativa agli **Accordi Globali stipulati dalla Unione Europea con diversi Stati extraeuropei**; ciò pur in assenza del completamento dell'iter di ratifica, che peraltro, in relazione alle diverse procedure in vigore nei vari Stati membri, presenta,

in taluni casi, profili di complessità.

Nel medesimo contesto di liberalizzazione, si ritiene poi opportuno rammentare che è stata data attuazione alla **Decisione della Corte di Giustizia dell'Unione Europea** numero C-628/11, che, in materia di svolgimento di servizi aerei non di linea – cosiddetti “voli charter”, ha rimosso le restrizioni previste da varie normative degli Stati membri a carico di Compagnie aeree extraeuropee. In base al dispositivo di detta Decisione (paragrafi 1 e 2), l'articolo 18 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, che sancisce il principio generale del divieto di discriminazioni fondate sulla nazionalità, è applicabile al caso in cui uno Stato membro imponga a un vettore (titolare di licenza di esercizio conseguita presso altro Stato membro), una autorizzazione ad effettuare voli cosiddetti “charter” con provenienza da uno Stato non comunitario e destinazione nello Stato che impone la restrizione. Ciò mentre tale autorizzazione non viene richiesta a quei vettori, titolari di licenza di esercizio ottenuta dallo Stato che opera la restrizione, che svolgono medesimi servizi non di linea.

#### **4. Il contesto europeo: Accordi Orizzontali e Accordi Globali.**

Nel corso del semestre a riferimento, sotto la Presidenza del Consiglio dell'Unione Europea, esercitata nel periodo dal Lussemburgo, sono proseguite le iniziative nel settore delle Relazioni Esterne.

A tal fine, può risultare di particolare interesse segnalare l'elaborazione e successiva presentazione, in data 7 dicembre 2015, del documento della Commissione Europea “**Una strategia per l'aviazione in Europa**”, con un piano di azione indicativo nell'arco del biennio 2016-2017.

Si espongono qui di seguito, in modo letterale salvo lievi adattamenti di testo per migliorarne la comprensione, le tre priorità individuate dalla Commissione:

1. Sfruttare i mercati in crescita, migliorando i servizi, l'accesso al mercato e le opportunità di investimento con i Paesi terzi, garantendo al tempo stesso condizioni di parità.

La Commissione, a tal fine, raccomanda al Consiglio il rilascio a negoziare Accordi Globali sul trasporto aereo a livello di Unione Europea con i seguenti Paesi e Regioni: Repubblica Popolare Cinese, Gruppo di Lavoro ASEAN – Associazione delle Nazioni del Sud Est Asiatico (cioè: Repubblica della Unione della Birmania, Sultanato del Brunei, Regno di Cambogia, Repubblica delle Filippine, Indonesia, Repubblica Democratica Popolare del Laos, Malaysia, Repubblica di Singapore, Regno di Thailandia e Repubblica Socialista del Vietnam), Repubblica di Turchia, Regno dell'Arabia Saudita, Regno del Bahrein, Emirati Arabi Uniti, Stato del Kuwait, Stato del Qatar, Sultanato dell'Oman, Stati Uniti Messicani e Repubblica di Armenia. Raccomanda, altresì, all'Unione Europea la ulteriore negoziazione di accordi bilaterali in materia di sicurezza con importanti nazioni che costruiscono aeromobili come Repubblica Popolare Cinese e Stato del Giappone. Propone, poi, di intraprendere nuovi contatti in materia di aviazione con partner importanti nel settore, come Repubblica dell'India. La Commissione, inoltre, negozierà disposizioni efficaci per la concorrenza leale nel contesto dei negoziati per Accordi Globali nel trasporto aereo dell'Unione Europea e valuterà misure per reagire alle pratiche sleali dei Paesi terzi e dei loro operatori. Propone, infine, la pubblicazione di orientamenti interpretativi relativi all'applicazione del Regolamento (CE) numero 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 per quanto riguarda le disposizioni in materia di proprietà e di controllo delle Compagnie aeree dell'Unione Europea, al fine di garantire una maggiore certezza del diritto agli investitori e alle stesse Compagnie aeree;

2. Affrontare il problema dei limiti alla crescita sia dei voli che a terra, riducendo i vincoli di capacità e migliorando l'efficienza e la connettività.

La Commissione esorta in tal senso il Parlamento Europeo e il Consiglio ad adottare rapidamente le proposte del Cielo Unico Europeo (SES 2+) e continuerà a cooperare con gli Stati membri e con le altre parti interessate per la piena attuazione di detto Cielo Unico. Valuterà, altresì, la necessità di rivedere la Direttiva sui diritti aeroportuali. Lavorerà, poi, insieme all'Osservatorio sulla Capacità e Qualità Aeroportuale, per

monitorare l'andamento della connettività europea sia interna che esterna all'Unione, individuando sia eventuali lacune sia le opportune misure da adottare. Pubblicherà, infine, orientamenti interpretativi che esplichino la normativa in vigore in tema di disciplina degli Oneri di Servizio Pubblico;

3. Mantenere elevati standard di sicurezza, intesa anche come "security", nell'Unione Europea, adottando una mentalità basata sui rischi e sulle prestazioni.

La Commissione, all'uopo, propone un regolamento di base rivisto, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che, sulla medesima materia, sostituisca il Regolamento (CE) numero 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008. attualmente in vigore. Presenta, altresì, un documento rivisto sul programma europeo di sicurezza aerea, che illustra il modo in cui viene gestita la sicurezza oggi in Europa.

In questo contesto, la Commissione Europea segnala anche la necessità di azioni dell'Unione Europea nei seguenti ambiti:

- Rafforzare l'agenda sociale e creare posti di lavoro di alta qualità nel settore dell'aviazione.

A tal proposito, la Commissione intende sostenere il dialogo sociale, in particolare attraverso il Comitato di Dialogo Sociale Settoriale sull'Aviazione Civile, approfondire con gli Stati membri l'analisi sui posti di lavoro e l'occupazione nel settore dell'aviazione e renderla accessibile alle parti interessate, pubblicare una guida pratica sul diritto del lavoro applicabile e sul tribunale competente nel quadro della rete giudiziaria europea in materia civile e commerciale e, infine, valutare la necessità di ulteriori chiarimenti sul diritto applicabile e sul tribunale competente per quanto riguarda i contratti di lavoro dei lavoratori ad alta mobilità nel settore dell'aviazione;

- Proteggere i diritti dei passeggeri.

Sono previste a tal fine due linee di intervento: entrare in una nuova era attraverso l'innovazione e le tecnologie digitali e, in secondo luogo, contribuire a un'Unione dell'energia resiliente e a una politica lungimirante in materia di cambiamenti climatici. Quanto alla prima linea di intervento, la Commissione propone un quadro giuridico di base per lo sviluppo in sicurezza di droni nell'Unione Europea, come parte del nuovo regolamento di base sull'aviazione che sostituisce, come accennato, il Regolamento numero 216/2008. Affida, inoltre, all'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea il compito di predisporre norme più dettagliate che permettano l'utilizzo di droni e lo sviluppo di standard di settore.

Quanto sopra evidenziato, si espongono qui di seguito ulteriori punti di interesse nel settore delle relazioni esterne, settore che, come accennato, costituisce una delle priorità della testè richiamata strategia per l'aviazione.

In particolare, si sono tenute, a cadenza periodica, le riunioni del **Comitato Speciale e del Forum Consultivo** presso la Commissione Europea. Tali incontri hanno avuto luogo a Bruxelles nel corso del semestre a riferimento, esattamente l'8 luglio, il 10 settembre e il 18 novembre del 2015. In tale ambito trovano, come di consueto, evidenza e sviluppo gli interessi e gli obiettivi comuni in tema di trasporto aereo, sia dei singoli Stati membri sia dell'industria aeronautica, nonché le difficoltà riscontrate nelle relazioni con gli altri Stati extraeuropei. Il confronto che ne scaturisce costituisce la base delle decisioni da presentare poi al Consiglio dell'Unione Europea, nonché l'indicazione strategica della Politica RELEX, inerente alle Relazioni Esterne, che dovrà essere successivamente perseguita.

Il 14 dicembre si è poi tenuto a Tel Aviv il terzo **Comitato Congiunto fra Unione Europea e Stato di Israele**. È stato commissionato per il successivo incontro uno studio sull'impatto commerciale risultante al termine dei primi due periodi di progressiva liberalizzazione dell'Accordo Globale, che è necessario per poter procedere ad ulteriori aperture del mercato. I risultati dell'intesa possono considerarsi comunque soddisfacenti, anche sotto il profilo della collaborazione in materia di miglioramento delle infrastrutture di Air Traffic Management, intendendosi con ciò i vari sistemi di assistenza a un aeromobile, dal decollo al transito e infine al successivo atterraggio nell'aeroporto di destinazione, nonché per

quanto riguarda i due aspetti della sicurezza, "safety" e "security", dove per "safety" si intende la sicurezza dal punto di vista della progettazione, della costruzione, della manutenzione e dell'esercizio degli aeromobili, nonché la valutazione dell'idoneità degli operatori aerei, del personale di volo, del personale tecnico e del personale addetto alla manutenzione, mentre con il termine "security" ci si riferisce al complesso di misure e risorse volte a prevenire e contrastare atti d'interferenza illecita nei confronti del sistema di aviazione civile (trasporto aereo e aeroporti).

Ciò evidenziato, occorre comunque sottolineare, sotto un profilo generale, che l'attività negoziale europea, nel secondo semestre dell'anno 2015 a riferimento, ha subito un rallentamento, sia per la finalizzazione, da parte della Commissione Europea, della predisposizione della richiamata Strategia per l'Aviazione, sia per lo svolgimento ad Antalya, dal 19 al 23 ottobre, di un incontro dell'ICAN.

#### **5. Oneri di Servizio Pubblico.**

##### ***Provincia Autonoma di Bolzano.***

##### ***Collegamento Bolzano - Roma Fiumicino e viceversa.***

A far data dal 17 giugno 2015, la rotta Bolzano – Roma Fiumicino e viceversa, sulla quale sono stati imposti Oneri di Servizio Pubblico con Decreto del Ministro di questo Dicastero numero 5 del 2013, ha cessato di essere operata dalla Compagnia aerea Darwin Airline, a seguito dell'esercizio, da parte della medesima, del prescritto diritto di recesso.

In conseguenza di ciò, il Ministro di questo Dicastero, dopo avere acquisito il parere della Provincia Autonoma di Bolzano, ha provveduto a restituire la rotta in questione al libero mercato, con Decreto numero 428 del 31 dicembre 2015, che ha quindi abrogato l'anzidetto provvedimento impositivo.

##### ***Regione Calabria.***

##### ***Collegamenti Reggio di Calabria – Bologna e viceversa;***

##### ***Reggio di Calabria – Pisa e viceversa.***

La data di entrata in vigore degli Oneri di Servizio Pubblico, imposti sulle rotte in argomento con Decreto del Ministro di questo Dicastero numero 43 del 2015, è stata inizialmente differita dal primo agosto al 10 dicembre 2015 dal Decreto dello stesso Ministro numero 260 del 31 luglio 2015.

Poiché le due gare europee di cui alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea numero C301 del 12 settembre 2015, sono andate deserte, si è pervenuti alla decisione di una riproposizione dei due bandi di gara e, con Decreto del medesimo Ministro numero 403 del 9 dicembre 2015, la data di entrata in vigore degli Oneri di servizio pubblico in questione è stata ulteriormente differita al 30 ottobre 2016.

Nelle more dell'entrata in vigore di detti Oneri, con Decreto Direttoriale della Direzione Generale Aeroporti e Trasporto Aereo di questo Ministero numero 46 del 4 dicembre 2015, si è provveduto ad adeguare le tariffe di volo sulla rotta onerata da e per Reggio Calabria con Bologna, a seguito della variazione del *jet fuel* FOB Mediterraneo 2° semestre 2015.

Con analogo provvedimento direttoriale, avente numero 47, e per le stesse motivazioni, si è provveduto all'adeguamento delle tariffe in questione per la rotta da e per Reggio Calabria con Pisa.

##### ***Regione Autonoma della Sardegna.***

##### ***Collegamenti storici (CTI) Alghero - Milano Linate e viceversa;***

***Alghero - Roma Fiumicino e viceversa;***

***Cagliari - Milano Linate e viceversa;***

***Cagliari - Roma Fiumicino e viceversa;***

***Olbia - Milano Linate e viceversa;***

***Olbia - Roma Fiumicino e viceversa.***

Com'è noto, alla Regione sono state trasferite, dal primo gennaio 2010, le funzioni relative alla continuità territoriale, in applicazione dell'articolo 1, commi 837 e 840, della Legge 29 dicembre 2006, numero 296.

Ciò premesso, nel corso del secondo semestre 2015 a riferimento, per quanto concerne i collegamenti da e per Alghero con Milano Linate e Roma Fiumicino e da/per Olbia con le medesime destinazioni, con Decreti Direttoriali della Direzione Generale Aeroporti e Trasporto Aereo di questo Ministero, in data 24 giugno 2015 sono stati approvati sia l'esito delle gare europee, esperite dalla Regione per l'esercizio in esclusiva delle rotte stesse, sia le Convenzioni fra la Regione e i vettori Meridiana Fly (aggiudicatario delle due rotte con Olbia) e Alitalia SAI, aggiudicatario di quelle con Alghero.

Inoltre, in data 7 luglio 2015, con Decreti Direttoriali numeri 19 e 20 della suddetta Direzione Generale Aeroporti e Trasporto Aereo, a seguito delle variazioni del tasso d'inflazione 2014 e del costo carburante, sono state adeguate le tariffe di volo sulle richiamate rotte da e per Olbia. In pari data e con le medesime finalità, con Decreti Direttoriali numeri 20 e 21 della stessa Direzione Generale l'adeguamento ha riguardato le rotte da e per Alghero elencate in premessa.

A seguito della variazione del *jet fuel* FOB Mediterraneo primo semestre 2015, con analoghi Decreti Direttoriali della medesima Direzione Generale numeri 30 e 31 del 10 agosto 2015 si sono adeguate le predette tariffe di volo per le rotte da e per Olbia citate, mentre, in pari data e per le stesse finalità, la Direzione Generale in argomento, con Decreti Direttoriali numeri 32 e 33 ha effettuato tale adeguamento tariffario per le rotte da e per Alghero richiamate.

Infine, relativamente alle rotte da e per Cagliari con Roma Fiumicino e Milano Linate, con Decreti Direttoriali numeri 41 e 42 del 25 ottobre 2015, la più volte richiamata Direzione Generale Aeroporti e Trasporto Aereo ha adeguato le tariffe di volo ISTAT 2014 e quelle carburante primo semestre 2015.

***Collegamenti continuità minore (CT2)***      ***Cagliari - Bologna e viceversa;***  
***Cagliari - Napoli e viceversa;***  
***Cagliari - Torino e viceversa;***  
***Cagliari - Verona e viceversa;***  
***Olbia - Bologna e viceversa;***  
***Olbia - Verona e viceversa.***

Anche per il semestre a riferimento, non essendo pervenuta alcuna formale accettazione per l'esercizio dei collegamenti in questione, essi sono risultati eserciti fino alla data del 24 ottobre 2015 dal vettore Meridiana Fly, senza esclusiva e senza compensazione finanziaria, a seguito della manifestazione d'interesse avanzata dal medesimo in data 16 gennaio 2015.

In conseguenza della situazione venutasi a creare, la Regione, nel rappresentare che il suddetto vettore, nonostante i ripetuti richiami, ha operato tali collegamenti in modo non conforme alle prescrizioni del Decreto del Ministro di questo Dicastero numero 36/2005, ha chiesto formalmente di provvedere all'abrogazione di tale decreto, così da restituire i collegamenti "CT2" in argomento al libero mercato, ciò che è regolarmente avvenuto con Decreto Ministeriale del medesimo Ministro numero 355 del 23 ottobre 2015, che per l'appunto ha disposto la cessazione degli effetti dell'anzidetto Decreto 36/2005 e successive modifiche ed integrazioni. Di tale abrogazione si è data comunicazione alla Commissione Europea.

***Regione Sicilia.***  
***Collegamenti***      ***Lampedusa – Catania e viceversa;***  
***Lampedusa – Palermo e viceversa;***  
***Pantelleria – Palermo e viceversa;***  
***Pantelleria – Trapani e viceversa.***

La Compagnia aerea Alitalia SAI, aggiudicataria dell'apposita gara svoltasi nel primo semestre del 2014 per l'esercizio del servizio aereo sui collegamenti onerati in questione,



nel corso del semestre a riferimento ha operato gli anzidetti collegamenti senza particolari problematiche.

In data 4 settembre 2015, con Decreto Direttoriale numero 34 della Direzione Generale Aeroporti e Trasporto Aereo di questo Dicastero, sono state adeguate le tariffe di volo sui collegamenti in parola, a seguito della variazione del *jet fuel* FOB Mediterraneo primo semestre 2015.

***Regione Toscana.***

***Collegamenti Elba - Firenze e viceversa;***

***Elba - Pisa e viceversa;***

***Elba - Milano Linate e viceversa.***

La Compagnia aerea Silver Air, aggiudicataria della gara di cui alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea numero C329 del 13 novembre 2013, poi svoltasi nel primo semestre del 2014, anche nel semestre a riferimento ha esercitato il servizio aereo, sui suddetti collegamenti, senza che abbiano a registrarsi rilievi di sorta.

Essendosi verificate per le rotte in argomento variazioni nel *jet fuel* FOB Mediterraneo primo semestre 2015, si è provveduto all'adeguamento delle connesse tariffe di volo con Decreto Direttoriale della Direzione Generale Aeroporti e Trasporto Aereo di questo Ministero numero 35 del 4 settembre 2015

***6. Ripartizione traffico tra aeroporti che servono la stessa città o la stessa conurbazione.***

Per quanto concerne tale aspetto, gli elementi di particolare rilievo, anche per il secondo semestre 2015, sono da ricondursi agli effetti conseguenti all'emanazione del cosiddetto Decreto Lupi (Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti numero 395 del primo ottobre 2014).

Si fornisce a tal proposito, per maggiore chiarezza d'informazione, una sintesi della situazione.

Il suddetto provvedimento del Ministro Lupi ha modificato due decreti di analogo tenore dell'allora Ministro di questo Dicastero Bersani (3 marzo 2000, numero 15, e 5 gennaio 2001), rimuovendo tutte le restrizioni al numero di servizi di andata e ritorno giornalieri verso gli aeroporti comunitari, individuate in base ai volumi di traffico passeggeri e imposte sull'aeroporto di Milano Linate. Le altre restrizioni sul medesimo scalo (aeromobili con corridoio unico e collegamenti di linea "point to point" all'interno dell'Unione Europea e diciotto movimenti orari) sono rimaste in vigore.

In base alle osservazioni fornite dallo Stato italiano alla Commissione Europea, la modifica in argomento, nell'ottica di una più ampia liberalizzazione, trae giustificazione dalla necessità di abolire restrizioni basate su criteri ormai obsoleti e non più adeguati, nonché consentire agli operatori che detengono bande orarie presso l'aeroporto di Linate, di utilizzarle nel modo più efficace possibile, così rendendosi più efficienti i sistemi aeroportuali italiani e europei sia per le imprese che per i passeggeri.

La Commissione ha aperto un EU pilot (numero 7032/14/MOVE) per presunta violazione dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) numero 1008/2008, che impone agli Stati membri di consultare le parti interessate prima di emendare le proprie norme di distribuzione del traffico tra aeroporti che servono la stessa città o la stessa conurbazione.

Al riguardo il Ministero ha evidenziato alla Commissione che il predetto decreto non costituiva una modifica a norme esistenti in materia di distribuzione del traffico, limitandosi lo stesso, come specificato, a rimuovere preesistenti restrizioni al numero di servizi di andata e ritorno giornalieri verso gli aeroporti dell'UE e ad ampliare la liberalizzazione dei medesimi servizi. Ciò nonostante, la Commissione con decisione di esecuzione C (2015) 9177 final ha ritenuto che sussistesse, nel caso di specie, la necessità della previa consultazione delle parti interessate, negando, per tale motivazione, l'approvazione delle misure contenute nel "Decreto Lupi". Nella medesima decisione, la Commissione, prendendo comunque atto della disponibilità delle Autorità italiane a svolgere la predetta

consultazione, ha sottolineato che ad essa avrebbe dovuto far seguito un nuovo atto da adottare alla luce delle proprie osservazioni anche qualora la norma, quale emendata dal decreto Lupi, fosse stata considerata adeguata.

L'Amministrazione, al fine di dare attuazione alla richiamata decisione della Commissione, ha sia predisposto un nuovo progetto di decreto, di contenuto analogo al precedente, sia dato mandato all'ENAC di svolgere la prescritta consultazione, rendendo noti gli esiti della stessa alla Commissione che, con decisione del 17.11.2016 (n. SG-Greffe (2016) D/17117) ha notificato l'approvazione delle nuove norme in materia di distribuzione del traffico sul sistema aeroportuale milanese.

Il cd. "Decreto Lupi" è stato altresì oggetto di impugnazione da parte di due compagnie aeree innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio che, però, tramite ordinanza, ha rimesso la competenza al Tribunale Amministrativo Regionale della Lombardia. Quest'ultimo, con sentenze n. 1443/2016 e 1445/2016, ha sostanzialmente riconosciuto gli stessi motivi eccepiti dalla Commissione, ovvero, la non rispondenza delle norme del decreto al richiamato articolo 19, paragrafo 2 del Regolamento (CE)1008/2008 per mancata consultazione delle parti interessate. Avverso le citate sentenze del TAR Lombardia l'Amministrazione ha presentato appello al Consiglio di Stato.

## **7. Dati di traffico.**

Nel corso del secondo semestre dell'anno 2015 gli aeroporti italiani sono stati utilizzati da 84.957.196 passeggeri, con un aumento in percentuale del 4,2 rispetto all'analogo periodo del 2014, corrispondente a un incremento di 3.568.202. Nello specifico, quanto al traffico commerciale passeggeri, l'aeroporto di Roma Fiumicino conferma la sua posizione prioritaria con 21.843.131 utenti, seguito da Milano Malpensa (9.817.201), Bergamo Orio al Serio (5.436.220), Milano Linate (5.084.458) e Venezia Tessera (4.771.792). Circa, poi, il numero di movimenti nel semestre a riferimento, a confronto con l'analogo semestre 2014, essi si sono attestati su 705.620, con un incremento dello 0,2 per cento. Anche per quanto riguarda il traffico merci, raffrontando i rispettivi semestri 2014 e 2015, è da registrarsi un incremento (pari al 4,3 in percentuale), con un totale di merci movimentate nel periodo pari a 479.667 tonnellate. Rispetto a tale totale, più della metà delle merci trasportate (259.975 tonnellate) appartiene all'aeroporto di Milano Malpensa.

Circa il **sistema aeroportuale romano**, l'aeroporto di **Roma Fiumicino** ha registrato un aumento del numero dei passeggeri trasportati (attestatisi su 21.843.131), rispetto ai 20.857.746 del corrispondente semestre del 2014; un incremento (pari al 3,4 per cento) rispetto all'analogo semestre 2014, è da registrarsi anche per il totale della merce movimentata (76.534 tonnellate). Anche l'aeroporto di **Roma Ciampino** ha evidenziato aumenti sia nel numero di passeggeri (2.952.330, con un incremento del 12,2 in percentuale), sia nel tonnellaggio di merce trasportata (8.101, con un aumento del 4,1 %).

Per quanto riguarda il **sistema aeroportuale milanese**, l'aeroporto di **Malpensa** ha registrato un numero di passeggeri pari a 9.817.201, con un incremento, rispetto all'analogo periodo del 2014, del 4 per cento. Altrettanto è da evidenziarsi un aumento (pari al 10,9 per cento) del totale delle merci movimentate (259.975 tonnellate) rispetto al corrispondente periodo di riferimento. L'aeroporto di **Linate** ha registrato anch'esso un incremento del traffico passeggeri, attestatosi su 5.084.458 unità (corrispondente a un aumento del 10,2 in percentuale); il traffico merci ha viceversa manifestato una diminuzione del 2,5 per cento, con un totale di 7.694 tonnellate. L'aeroporto di **Bergamo Orio al Serio**, infine, nel semestre a riferimento ha evidenziato un totale di 5.436.220 passeggeri trasportati, che costituiscono in percentuale un aumento dell'8,6 per cento rispetto all'analogo periodo del 2014. Al contrario, il traffico merci movimentato è risultato essere di 60.494 tonnellate, con un decremento del 12,7 per cento rispetto all'analogo periodo del 2014.

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il  
Trasporto Aereo*

- Allegato 1** Rotte esercite in Oneri di Servizio Pubblico sul territorio italiano alla data del 31 dicembre 2015.  
**Allegato 2** Traffico commerciale complessivo secondo semestre anno 2015.

**IL DIRETTORE GENERALE**  
*Dott. Renato POLETTI*



<b>ROTTE ESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE AL 31 DICEMBRE 2015</b>	
<b>REGIONE</b>	<b>COMPAGNIA AEREA</b>
<b>SARDEGNA</b>	
ALGHERO-MILANO LINATE e viceversa (1)	ALITALIA-S.A.I.
ALGHERO-ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
CAGLIARI-MILANO LINATE e viceversa (1)	
CAGLIARI-ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
OLBIA-MILANO LINATE e viceversa (1)	MERIDIANA FLY
OLBIA-ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
<b>SICILIA</b>	
LAMPEDUSA-CATANIA e viceversa (2)	ALITALIA-S.A.I.
LAMPEDUSA-PALERMO e viceversa (2)	
PANTELLERIA-PALERMO e viceversa (2)	
PANTELLERIA-TRAPANI e viceversa (2)	
<b>TOSCANA</b>	
ELBA MARINA DI CAMPO-FIRENZE e viceversa (3)	SILVER AIR
ELBA MARINA DI CAMPO-PISA e viceversa (3)	
ELBA MARINA DI CAMPO-MILANO LINATE e viceversa (3)	

- (1) O.S.P. imposti con Decreto Ministeriale numero 61 del 21 febbraio 2013 (Gazzetta Ufficiale numero 61 del 13 marzo 2013 - Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea Serie C104 del 10 aprile 2013), modificato con Decreto Ministeriale numero 133 del 2 aprile 2013 (Gazzetta Ufficiale numero 95 del 23 aprile 2013).
- (2) O.S.P. imposti con Decreto Ministeriale numero 5 del 15 gennaio 2014 (Gazzetta Ufficiale numero 34 dell'11 febbraio 2014 - Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie C42 del 13 febbraio 2014).
- (3) O.S.P. imposti con Decreto Ministeriale numero 328 del 6 settembre 2013 (Gazzetta Ufficiale numero 232 del 3 marzo 2013 - Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie C329 del 13 novembre 2013), modificato con Decreto Ministeriale numero 26 del 29 gennaio 2014 (Gazzetta Ufficiale numero 41 del 19 febbraio 2014).

# ALLEGATO 2

## Traffico commerciale complessivo 2° semestre anno 2015

Aeroporto	Movimenti	% var. anno prec.	Passeggeri	% var. anno prec.	TRANSITI	% var. anno prec.	Cargo T.	% var. anno prec.
ALBENGA	353	-8,3	751	-4,9	-	-	-	-
ALGHERO	6.446	-10,2	939.252	-2,4	558	-45,5	7	-75,0
ANCONA	5.244	-8,2	281.386	-5,3	867	-32,2	3.145	-11,7
AOSTA	13	-7,1	43	26,5	-	-	-	-
BARI	16.837	0,7	2.119.733	6,3	3.455	-44,4	992	-5,1
BERGAMO	38.506	4,2	5.436.220	8,6	2.540	-39,1	60.494	-12,7
BOLOGNA	31.690	3,6	3.702.493	7,1	12.383	-35,6	15.941	4,3
BOLZANO	48	-95,8	2.183	-92,9	-	-	-	-
BRESCIA	1.634	-4,8	129	-60,7	-	-100,0	6.270	-13,6
BRINDISI	9.045	0,5	1.205.669	3,9	3.404	1,2	16	176,4
CAGLIARI	16.848	-4,4	2.134.141	1,7	383	-86,5	1.729	15,3
CATANIA	29.315	-6,9	3.789.714	-3,6	4.807	-53,8	3.185	2,8
COMISO	1.470	-5,4	208.335	4,7	-	-	-	-
CROTONÈ	932	45,2	145.819	142,4	-	-	-	-
CUNEO	624	-65,3	67.174	-47,5	2.093	27,2	-	-
ELBA	838	35,4	11.571	8,5	-	-	-	-
FIRENZE	15.584	-2,4	1.228.237	4,0	-	-100,0	33	-22,0
FOGGIA	30	-96,7	40	-98,7	-	-	-	-
GENOVA	7.024	-2,3	715.566	0,9	1.238	-18,8	123	-1,6
GROSSETO	609	-11,0	1.551	-42,4	-	-	-	-
LAMEZIA TERME	9.276	-8,5	1.301.546	-4,4	6.695	65,2	683	0,9
LAMPEDUSA	2.422	1,9	136.669	6,8	-	-100,0	10	5,8
MILANO LINATE	49.085	6,6	5.084.458	10,2	1.254	-7,7	7.694	-11,1
MILANO MALPENSA	81.115	0,1	9.817.201	4,0	59.727	-32,4	259.975	10,9
NAPOLI	27.390	-0,8	3.319.176	1,3	10.020	-35,6	4.221	1,3
OLBIA	12.421	-0,2	1.524.891	8,5	4.064	-49,2	114	-38,9
PALERMO	23.215	3,1	2.765.486	9,6	7.665	2,9	490	-38,4
PANTELLERIA	2.101	4,4	85.823	5,9	-	-	20	-15,4
PARMA	1.085	-21,4	93.551	-15,4	-	-100,0	-	-
PERUGIA	2.693	91,3	163.488	33,0	154	-65,9	-	-
PESCARA	4.003	46,6	326.650	7,2	162	12,5	26	164,4
PISA	21.733	1,1	2.632.347	-0,7	3.346	41,1	3.798	-23,5
REGGIO CALABRIA	2.212	-11,1	259.764	-5,2	-	-100,0	28	25,0
RIMINI	1.547	-29,8	114.951	-55,1	1.910	29,9	6	-96,5
ROMA CIAMPINO	23.925	2,0	2.952.330	12,2	-	-	8.101	4,1
ROMA FIUMICINO	165.652	0,3	21.843.131	4,7	94.996	-47,8	76.534	3,4
SALERNO	465	-14,4	1.146	-30,5	-	-	-	-
TARANTO	144	-16,8	210	-74,9	172	-	3.056	-15,9
TORINO	17.622	0,5	1.846.334	6,7	1.859	-41,2	601	101,1
TRAPANI	6.038	-4,4	858.374	-2,7	662	23,3	15	70,8
TREVISO	8.097	-1,7	1.223.524	2,3	313	66,5	0	-58,8
TRIESTE	4.806	0,9	398.683	-0,5	612	-62,2	35	-51,5
VENEZIA	42.505	6,2	4.771.792	4,9	3.521	-24,3	22.205	19,0
VERONA	12.978	-10,7	1.445.664	-4,8	7.519	3,0	118	26,8
<b>TOTALE</b>	<b>705.620</b>	<b>0,2</b>	<b>84.957.196</b>	<b>4,2</b>	<b>236.379</b>	<b>-37,9</b>	<b>479.667</b>	<b>4,3</b>