

SENATO DELLA REPUBBLICA

XV LEGISLATURA

Doc. CCX
n. 2

RELAZIONE

SULL'ANDAMENTO DEL PROCESSO DI LIBERAZIONE E DI PRIVATIZZAZIONE DEL TRASPORTO AEREO

(Aggiornata al 30 giugno 2007)

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

Presentata dal Ministero dei trasporti

(BIANCHI)

Comunicata alla Presidenza il 4 luglio 2007

Relazione semestrale al Parlamento sull'andamento del processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo

(Art. 1 comma 4 legge 18 giugno 1998 n. 194)

Sommario: 1. Premessa – 2. La revisione della normativa comunitaria 3. Oneri di servizio pubblico 4. Compagnie aeree italiane di linea e charter– 5 Le compagnie *low cost*

1. Premessa –

L'art. 1, comma 4, della legge 18 giugno 1998, n. 194 (Interventi nel settore dei trasporti), inerente l'andamento del processo di liberalizzazione e di privatizzazione del trasporto aereo, dispone che il Ministro dei Trasporti riferisca ogni sei mesi al Parlamento in merito all'andamento del predetto processo.

Al fine di consentire tale adempimento si forniscono di seguito gli elementi ed i dati utili alla predisposizione della relazione stessa.

2. La Revisione della normativa comunitaria

Il trasporto aereo è stato per molto tempo sottoposto a un regime di riserva originaria caratterizzato dal presidio monopolistico dei collegamenti resi dalle compagnie di bandiera e dalla gestione dei servizi resi a terra affidata soprattutto a società aeroportuali giuridicamente private, ma in controllo pubblico.

All'inizio degli anni '90 il sistema ha subito profondi cambiamenti a seguito del processo di liberalizzazione del trasporto aereo, avvenuto con l'emanazione dei Regolamenti (CEE) n. 2407/92, 2408/92 e 2409/92 (c.d. terzo pacchetto aereo) rispettivamente inerenti al rilascio delle licenze, all'accesso alle rotte intracomunitarie e alle tariffe aeree.

Da un lato, la riserva originaria è venuta meno e il trasporto aereo si è aperto al mercato e alla libera concorrenza e dall'altro gli operatori del settore si sono indirizzati verso una privatizzazione sostanziale.

Il Regolamento n. 2407/1992 identifica i vettori aerei comunitari e stabilisce i requisiti che le compagnie aeree devono possedere per poter ottenere dagli Stati Membri, in cui hanno il principale "stabilimento", la licenza di vettore aereo.

Il Regolamento n. 2408/92, attua la libera circolazione dei servizi di trasporto aereo stabilendo un principio generale di libertà di accesso ai traffici intracomunitari, e, a partire dal 1997, anche nazionali per tutte le compagnie della Comunità. Ciò ha comportato, conseguentemente, la nascita di nuove compagnie europee di trasporto aereo alle quali sono riconosciuti i medesimi diritti di accesso e partecipazione al traffico spettanti alle compagnie tradizionalmente individuate come compagnie di bandiera, il cui tradizionale monopolio, specie sui traffici nazionali e comunitari, è stato indebolito dalla comparsa di nuovi operatori sui mercati.

Con l'entrata in vigore del Regolamento n. 2408/1992, infatti, i vettori aerei in possesso della licenza comunitaria possono istituire servizi di linea o non di linea su una determinata rotta fruendo della libera prestazione dei servizi.

A più di dieci anni dalla sua entrata in vigore, il terzo pacchetto ha consentito al trasporto aereo in Europa di realizzare una espansione senza precedenti. I vecchi monopoli sono stati eliminati, è nato il cabotaggio intracomunitario e la concorrenza si è intensificata su tutti i segmenti di mercato a vantaggio dei consumatori.

Nonostante ciò la maggior parte delle compagnie aeree comunitarie risentono di fenomeni di sovracapacità e dell'eccessiva frammentazione del mercato. L'applicazione non omogenea delle disposizioni del terzo pacchetto nei vari Stati membri e il perdurare di alcune restrizioni sui servizi aerei intracomunitari ha prodotto una distorsione della concorrenza .

L'esperienza di quest'ultimo decennio ha dimostrato che alcune misure del terzo pacchetto necessitano di modifiche o chiarimenti. Viste le divergenti interpretazioni ed applicazioni dei tre regolamenti negli Stati membri e vista la necessità di precisare la portata di alcune disposizioni si è, quindi, determinata a livello comunitario la necessità di una revisione al fine di creare condizioni di concorrenza omogenee per tutte le compagnie aeree dell'Unione Europea.

La revisione delle norme del terzo pacchetto, attraverso la unificazione dei tre regolamenti in un unico testo, mira a rafforzare il mercato interno, ad armonizzare il mercato e a creare, conseguentemente, un contesto concorrenziale nel quale i vettori aerei europei saranno in grado di affrontare la concorrenza internazionale.

In particolare la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme comuni per la prestazione di servizi di trasporto aereo

nella Comunità prevede un rafforzamento del controllo della solidità finanziaria dei vettori aerei ed impone agli Stati Membri di intensificare il controllo sulle licenze di esercizio .

In materia di locazione con equipaggio (*wet lease*) o escluso equipaggio (*dry-lease*) di aeromobili si prevede l'introduzione di prescrizioni più severe nell'intento di ridurre il più possibile effetti sociali indesiderati e di rafforzare la sicurezza.

La proposta di revisione tende ad eliminare le residue restrizioni contenute negli accordi bilaterali tuttora vigenti fra gli Stati Membri così da evitare qualsiasi discriminazione in fatto di *code sharing* e fissazione delle tariffe da parte di vettori aerei comunitari su collegamenti verso paesi terzi che prevedono scali in altri Stati Membri.

Con l'obiettivo di evitare discriminazione tra le compagnie aeree la proposta sviluppa ulteriormente le norme di ripartizione del traffico al fine di un accresciuto rispetto dei principi di proporzionalità e di trasparenza e dell'applicazione di criteri obiettivi.

In relazione alla distribuzione del traffico tra gli aeroporti, nella proposta di regolamento, il principio della "conurbazione" sostituisce quello vigente di "sistema aeroportuale".

La proposta mira inoltre a semplificare le procedure applicabili agli oneri di servizio pubblico nell'intento di alleggerire gli adempimenti amministrativi, ad evitare un eccessivo ricorso agli OSP e aumentare il numero delle imprese candidate alle gare pubbliche.

La proposta favorisce una migliore trasparenza dei prezzi ed una equa fissazione delle tariffe che devono comprendere tutte le tasse, imposte e diritti applicabili.

Al riguardo si prevede che le compagnie aeree devono fornire al pubblico informazioni complete sulle tariffe dei trasporti passeggeri e merci e sulle condizioni che le accompagnano.

Tali tariffe aeree non devono essere stabilite sulla base di discriminazioni fondate sul luogo di residenza o sulla nazionalità del passeggero all'interno della Comunità.

In conclusione si può affermare che la revisione a livello comunitario del terzo pacchetto aereo non prevede modifiche radicali del quadro normativo vigente ma piuttosto una serie di adattamenti tesi a risolvere vari problemi che sono emersi nel corso della sua applicazione, garantendo un'applicazione omogenea della normativa comunitaria sul mercato interno dell'aviazione, imponendo il rispetto di criteri più severi e dettagliati, ed assicurando una migliore tutela dei diritti dei consumatori .

3. Oneri di servizio pubblico

Il regime concessorio - applicato anche in ambito nazionale prima dell'entrata in vigore del terzo pacchetto di misure per la liberalizzazione - consentiva di assegnare, di norma alla compagnia di bandiera, sia rotte redditizie sia rotte di prevalente rilevanza sociale e quindi scarsamente vantaggiose dal punto di vista economico.

Il Reg (CEE) 2408/92, liberalizzando l'accesso dei vettori comunitari, titolari di licenza rilasciata da uno Stato membro, a tutte le rotte infracomunitarie, ha fatto sì che le compagnie abbandonassero le rotte non remunerative.

Con l'art. 4 del Regolamento citato il legislatore comunitario, in deroga ai principi comunitari di divieto di aiuti di Stato, ha previsto, in capo ai singoli Stati ed al fine di garantire il servizio di trasporto nei territori geograficamente svantaggiati, la possibilità di emanare interventi finanziari nei confronti delle compagnie che accettino di entrare in un mercato, ritenuto ad alta rilevanza sociale, alle condizioni dagli Stati stessi individuate.

E' in questo contesto che si inserisce la possibilità da parte degli Stati, di intervenire al fine di garantire a tutti i cittadini l'effettuazione di servizi aerei che non risultano convenienti per le compagnie aeree, in quanto l'avvio ed il mantenimento dei medesimi non risponde a criteri di mercato ed è pertanto passibile di determinare un risultato negativo per la compagnia che andasse autonomamente ad esercitarli.

Mentre le procedure di cui al Regolamento n. 2408/92 hanno trovato dal 1994 in poi ampia applicazione in tutta Europa, in Italia solamente con la legge n. 144 del 1999 si è disciplinato dal punto di vista procedimentale l'intero iter impositivo degli oneri secondo le previsioni comunitarie.

Tale legge in conformità con il Regolamento n.2408/92, perseguiva l'obiettivo della continuità territoriale tra la Sardegna e la penisola, mediante l'imposizione di oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra scali aeroportuali sardi ed aeroporti nazionali.

I primi oneri di servizio pubblico sono stati imposti nel 2002 in Sardegna e a Crotone e nel 2003 in Sicilia.

Al termine del primo triennio si è dato avvio al nuovo regime di imposizione di oneri di servizio pubblico:

- da gennaio 2007 -rotte: Olbia-Bologna/ Olbia -Verona

- da gennaio 2007 -rotte:Cagliari –Bologna /Cagliari – Torino /Cagliari-Firenze/Cagliari-Napoli
- da marzo 2007 –rotte:Alghero-Bologna/Alghero-Torino
- da maggio 2007- rotte: Alghero – Milano/Alghero – Roma
- da maggio 2007 – rotte: Cagliari- Milano/Cagliari-Roma
- da maggio 2007- rotte:Olbia-Milano/Olbia-Roma

- da dicembre 2006- rotte: Trapani-Roma/Trapani-Cagliari/ Trapani-Milano/Trapani-Bari
- da aprile 2007 rotta: Trapani –Pantelleria
- da marzo 2007 rotte: Lampedusa Palermo/Lampedusa – Catania/Lampedusa-Roma
- da marzo 2007 – rotte:Pantelleria-Roma/Pantelleria-Palermo

- gennaio 2006 rotte: Crotone-Roma-Milano

- da novembre 2006 rotta: Alebenga-Roma

4 . *Compagnie aeree italiane di linea e charter*

Fino al 1993, anno nel quale, effettivamente, si è dato avvio al processo di liberalizzazione introdotto dal c.d. terzo pacchetto di Regolamenti europei (2407, 2408, 2409 del 1992), in Italia sussisteva sui servizi di linea un duopolio disomogeneo.

Accanto alla posizione prevalente dell'Alitalia operava l'Alisarda (oggi Meridiana S.p.A con sede ad Olbia), nata per soddisfare le esigenze turistiche della Sardegna, che successivamente attivò altre rotte in posizione comunque non concorrenziale con la allora Compagnia di bandiera.

All'atto dell'entrata in vigore dei Regolamenti CEE 2407/92 e 2408/92 insieme a queste due compagnie, erano presenti sul mercato del trasporto aereo poche altre Società.

Dal 1993 ad oggi sono state rilasciate 33 licenze (di cui 15 revocate) per l'impiego di aeromobili di capacità superiore a 19 posti.

In particolare si evidenzia che nel 2006 e nel primo semestre del 2007 hanno ottenuto la licenza e sono state autorizzate ad impiegare aeromobili di capacità superiore a 19 posti 5 compagnie aeree:

- 14.04.2006 Volare S.p.A
- 22.05.2006 Cargoitalia S.p.A. (cargo)
- 06.06.2006 Air One Cityliner S.p.A.
- 15.12.2006 Myair.com S.r.L.

- 19.02.2007 Linkair Express S.p.A. (Cargo)

Per quanto riguarda le compagnie autorizzate ad impiegare aeromobili di capacità pari o inferiore a 19 posti nel 2006 e nel primo semestre 2007 sono state rilasciate le seguenti licenze:

- 27.06.2006 Elisem S.c.a.r.l.
- 05.09.2006 Butterfly S.r.l.
- 02.03.2007 Elitaliana S.p.A
- 08.03.2007 Navigando Air S.p.A
- 03.05.2007 Air Four S.p.A
- 28.05.2007 PalioAirservice S.p.A

Come ebbe occasione di rilevare la Commissione Europea in una comunicazione del 1999, l'apertura di un mercato, in precedenza tutelato nei confronti della concorrenza, avrebbe dovuto comportare una prima fase di aumento numerico delle imprese, cui avrebbe dovuto far seguito una fase di consolidamento, con la conseguente riduzione dei soggetti e con l'aumento del network servito. Si rileva peraltro, che mentre negli Stati Uniti il trasporto aereo ha seguito di fatto questo processo, in Italia come in gran parte del Mercato Europeo, sembra che la fase di consolidamento sia tuttora non realizzata.

Dall'introduzione del regime di liberalizzazione a oggi, sono sorte numerose nuove imprese di trasporto aereo.

Dai dati sopra riportati viene in evidenza che molte compagnie minori sono fallite; che le restanti, a parte l'ampliamento realizzato da Air One, e nonostante la nota crisi gestionale di Alitalia, hanno in sostanza conservato quote di mercato marginali.

Le dimensioni medio - piccole delle compagnie di nuova costituzione rispetto a quelle storiche, e la prevalente fragilità finanziaria e strutturale, ne hanno causato la scomparsa dal mercato o la conservazione di nicchie di mercato la cui mancata espansione è stata influenzata anche dai noti eventi che hanno negativamente interessato il trasporto aereo mondiale (aumenti ciclici del carburante, l'epidemia della SARS, l'attacco terroristico dell'11 Settembre 2001).

L'inadeguatezza delle risorse finanziarie è stata favorita in parte, anche dalla previsione del Regolamento 2407/92 che prevede la possibilità del rilascio delle licenze anche sulla base della mera disponibilità di macchine: le imprese hanno affrontato la sfida concorrenziale ricorrendo a strumenti come il leasing, non facendo seguito all'acquisizione in proprietà di un assetto essenziale e cioè la proprietà della flotta.

Si segnala inoltre, che la maggioranza delle imprese italiane di medie dimensioni presenti nel mercato, quale Blue Panorama, Volare, Livingston

operano tuttora prevalentemente nel settore charter anche extra comunitario e solo di recente, in concomitanza del ridimensionamento del network Alitalia, si stanno orientando marginalmente sui servizi di linea.

Per quanto riguarda il servizio di cabotaggio alla predetta evoluzione non è seguita una notevole effettuazione di servizi sul mercato domestico da parte dei vettori comunitari.

Nell'ultimo anno si è potuta osservare la tendenza da parte di vettori di piccole dimensioni, specie nella stagione estiva, ad operare traffico, prevalentemente turistico in cabotaggio da aeroporti comunitari per aeroporti nazionali.

Generalmente gli stessi vettori, i quali in numero limitato servono rotte secondarie, si avvalgono di alleanze con il principale vettore nazionale, Alitalia.

Lo strumento delle alleanze, secondo i principali meccanismi costituiti dal code sharing, franchising o dall'accordo strategico intercompagnie, rappresenta un mezzo per sviluppare la rete servita, senza dover aumentare il numero dei voli. I soggetti partecipanti ad una alleanza perseguono finalità essenzialmente commerciali tese a garantire ampi programmi a favore dei clienti fedeli (*frequent flyers*), sconti alle grosse aziende e orari concordati, in modo da facilitare le coincidenze tra i partecipanti alle alleanze per abbreviare la durata dei viaggi.

5. Le compagnie low cost

La crisi del trasporto aereo, che ha interessato nel mondo tutte le principali compagnie c.d. storiche, con costi e culture di gestione consolidate precedentemente alla liberalizzazione, è stata fortemente influenzata dalla nascita e progressiva espansione delle compagnie c.d. *low cost*, cioè dalle compagnie caratterizzate dall'offerta sul mercato di tariffe molto contenute.

L'eterogeneità dei vettori *low cost* suggerisce l'opportunità di suddividerle in base alla loro origine:

Low cost- charter. Appartengono a questa categoria compagnie *low cost* derivate da compagnie charter o che tuttora svolgono entrambi i servizi (Air Berlin)

Low cost – network. Compagnie *low cost* sussidiarie di compagnie tradizionali che hanno modificato il proprio modello di business (Alitalia express)

Low cost – regional. Compagnie regionali che hanno adattato il proprio modello di business

Low cost – original. Appartengono a questa categoria le compagnie che hanno adattato il modello di business *low cost* sin dalla loro costituzione (Ryanair – EasyJet- Myair)

Le ragioni per le quali tali compagnie sono riuscite a ridurre la propria struttura dei costi (oggetto di numerose analisi) possono essere così sintetizzate:

- basso costo del personale;
- unificazione del tipo di aeromobile;
- distribuzione del prodotto senza passare dalla rete di agenzie, consentendo l'eliminazione delle relative commissioni e la gestione in tempo reale dello yield space management;
- eliminazione dei servizi di bordo (*no frills*), offerti solo a pagamento;
- effettuazione dei servizi *point to point*, con tempo di volo dell'ordine di due ore (gli aerei sostano di notte sugli scali base di armamento con conseguente riduzione delle spese per il fuori sede degli equipaggi);
- scelta di aeroporti considerati marginali ma posizionati in aree di elevata potenzialità di traffico, sollecitando quindi una domanda che era rimasta latente e che i vettori storici avevano ignorato;
- utili dalla partecipazione alla vendita di servizi complementari (noleggio autovetture, transfer da/per gli aeroporti, altri servizi turistici).

Il fenomeno delle *low cost* ha visto la sua fase di espansione e consolidamento in Europa, a seguito dell'emanazione del pacchetto sulla liberalizzazione del trasporto aereo nei Paesi comunitari.

In particolare, ci si riferisce alle previsioni regolamentari che hanno offerto la possibilità ai vettori di accedere a tutti gli aeroporti comunitari e di determinare liberamente le tariffe (il Regolamento n. 2409/92 prevede il regime della doppia disapprovazione, che equivale ad una sostanziale libertà tariffaria) per arrivare, a partire dal 1997, alla facoltà di effettuare anche i servizi di cabotaggio.

Il nuovo assetto normativo, teso a creare le condizioni necessarie per lo sviluppo di un libero mercato, ha consentito ad una imprenditoria dinamica ed attenta alle esigenze dell'utenza di esplorare potenzialità di mercato non ancora sfruttate dai vettori tradizionali, assistiti da forme di tutela diretta ed indiretta da parte dello stato di appartenenza.

Le compagnie *low cost* sono solite instaurare con le Gestioni aeroportuali rapporti di particolare favore per quanto riguarda il costo dei servizi di scalo. Come noto, su quest'ultimo aspetto si è focalizzata l'attenzione della Commissione Europea che per quanto riguarda i vantaggi accordati a Ryanair sull'aeroporto di Charleroi, ha dichiarato illegittimi gli sconti sulle tariffe aeroportuali e sulle tariffe dei servizi di scalo, mentre sono stati ammessi gli accordi co-marketing per il lancio di una rotta per periodi limitati.

Il fenomeno dei vettori *low cost* può considerarsi fortemente consolidato ed in crescita e tende a rivestire un ruolo non marginale sul piano della concorrenza nel trasporto aereo, contribuendo a innescare quei meccanismi di crisi del trasporto aereo tradizionale di cui l'Alitalia in Europa è una delle tipiche espressioni.

Le grandi compagnie tradizionali, in presenza di una realtà concorrenziale dinamica, hanno la necessità di rivedere la propria politica aziendale.

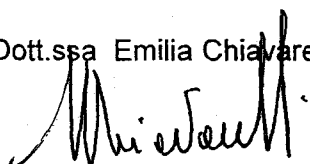
In tale prospettiva, oltre a interventi sulla flotta e sulla migliore utilizzazione delle professionalità interne, le soluzioni non possono che indirizzarsi nel senso di un potenziamento dell'offerta dei servizi intercontinentali, settore non presidiato dalle *low cost* e dell'adozione di una politica di collegamenti *point to point* infracomunitari, al servizio del maggior numero di aeroporti.

In conclusione è evidente che la maggior offerta di trasporto aereo determinata dall'ingresso sul mercato dalle compagnie *low cost* soprattutto se diretta in Europa senza scali intermedi, ha attivato, da un lato, la capacità del territorio interessato di richiamare al proprio interno flussi di passeggeri ed attività economiche provenienti da altre aree geografiche e, dall'altro, ha favorito lo sviluppo, verso tali direttrici, di flussi di passeggeri e di attività economiche, imprimendo una indiscutibile accelerazione nello sviluppo produttivo delle regioni coinvolte.

Si ritiene utile fornire in allegato:

- traffico 2005 delle Compagnie aeree italiane di linea e charter (Allegato n. 1)
- flotta delle principali compagnie aeree italiane (Allegato n. 2)
- elenco delle compagnie estere che forniscono ad operatori nazionali velivoli a noleggio o in code sharing (Allegato n. 3)
- voli in cabotaggio pianificati dai vettori comunitari per la stagione estiva 2007 (Allegato n. 4)
- rotte italiane soggette ad oneri di servizio pubblico (Allegato 5)
- traffico da/per l'Italia passeggeri internazionali commerciali (Allegato n.6)
- ripartizione del mercato aereo italiano tra compagnie aeree *low cost* e tradizionali (Allegato n.7)

Dott.ssa Emilia Chiavarelli



XV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Allegato n. 1

Tav. VET 1

Compagnie aeree italiane di linea e charter - traffico 2005

COMPAGNIE (principale aeroporto servito)	Passeggeri trasportati (n.)			Coefficiente riempimento (%)			Ore volate (n.)			Voli (n.)		
	2004	2005	Var. %	2004	2005	Diff.	2004	2005	Var. %	2004	2005	Var. %
Air Dolomiti S.p.A. (1) (Ronchi dei Legionari)	256.149	44.283	-82,7	55	57	2	13.306	2.322	-82,5	8.911	1.559	-82,5
Air Italy S.p.A. (2) (Malpensa)	n.d.	139.105	n.d.	n.d.	80	n.d.	n.d.	3.333	n.d.	n.d.	832	n.d.
Air One S.p.A. (Fiumicino)	5.741.716	5.264.846	-8,3	57	58	1	89.375	77.361	-13,4	71.460	63.817	-10,7
Air Vallée S.p.A. (Aosta)	24.263	27.353	12,7	65	63	-2	1.276	1.540	20,7	1.290	1.422	10,2
Alitalia Gruppo (3) (Fiumicino)	21.988.400	24.033.314	9,3	71	71	-	434.274	575.179	32,4	191.949	278.783	45,2
Alpi Eagles S.p.A. (Venezia)	844.511	990.225	17,3	61	59	-2	21.103	24.638	16,8	14.901	16.870	13,2
Blue Panorama Airlines S.p.A. (Fiumicino)	624.486	847.944	36	59	75	16	19.984	30.188	51	5.509	7.434	35
Clubair S.p.A. (Verona)	237.994	344.735	44,9	64	51	-13	6.759	13.245	96,0	4.184	7.662	83,1
Eurofly S.p.A. (Malpensa)	1.474.341	1.603.240	8,7	63	60	-3	38.202	42.060	10,1	12.213	12.512	2,4
Itali Airlines S.r.l. (Pescara)	n.d.	148.476	n.d.	n.d.	57	n.d.	n.d.	4.295	n.d.	n.d.	3.026	n.d.
Lauda Air S.p.A. (Malpensa)	408.838	342.054	-16,3	81	82	1	19.986	15.728	-21,3	2.863	2.200	-23,2
Livingston S.p.A. (Malpensa)	600.558	626.429	4,3	83	76	-7	12.177	13.757	13,0	4.350	4.724	6,5
Meridiana S.p.A. (Olbia)	3.724.766	4.109.840	10,3	62	65	3	58.169	59.774	2,8	41.552	43.106	3,7
My way Airlines S.r.l. (Venezia)	n.d.	999.130	n.d.	n.d.	65	n.d.	n.d.	15.234	n.d.	n.d.	9.061	n.d.
Neos S.p.A. (Torino)	618.302	633.497	2,5	79	77	-2	15.129	17.855	18,0	4.994	5.293	6,0
Volare Airlines S.p.A. (4) in amministrazione straordinaria (Malpensa)	n.d.	470.532	n.d.	n.d.	60	n.d.	n.d.	9.632	n.d.	n.d.	4.444	n.d.
Windjet S.p.A. (Catania)	n.d.	1.700.000	n.d.	n.d.	66	n.d.	n.d.	23.200	n.d.	n.d.	14.500	n.d.
Fly Wex S.r.l. (Cargo) (5) (Brescia)	-	-	-	-	-	-	215	694	223	254	678	167
Miniliner S.r.l. (Cargo) (Bergamo)	-	-	-	-	-	-	4.677	4.770	2,0	4.229	3.927	-7,1
Mistral Air S.r.l. (Cargo) (Bologna)	-	-	-	-	-	-	2.750	2.307	-16	3.050	2.366	-22
Ocean Airlines S.p.A. (6) (Cargo) (Brescia Montichiari)	-	-	-	-	-	-	196	4.983	n.s.	54	1.024	n.s.

(1) I dati 2004 si riferiscono al periodo dal 01/01/04 al 27/03/04, dal 28/03/04 operati dal vettore Lufthansa.

I dati 2005 si riferiscono solo alle tratte Verona-Vienna, Verona-Bari charter/stagionali il restante 90% operato con codice Lufthansa.

(2) Inizio attività maggio 2005.

(3) Composto da: Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A., Alitalia Express S.p.A.

(4) Sospesa attività il 24/11/2004, concessa licenza provvisoria il 27/11/2004 ad Air Europe fino al 31/05/2005.

Dal 01/06/2005 è stata posta in amministrazione straordinaria.

(5) I dati del 2004 si riferiscono al vettore Air Day S.r.l., il 15/03/2005 cambio denominazione in Fly Wex S.r.l.

(6) Inizio attività novembre 2004.

n.d. = dati non disponibili

n.s. = variazione non significativa

Fonte: Compagnie aeree italiane

Allegato n. 2**ELENCO COMPAGNIE AEREE NAZIONALI****Consistenza della flotta delle principali compagnie aeree italiane**

AIR DOLOMITI eserciti direttamente: ATR42 (n. 6) – ATR72 (n. 8) - BAe146 (n.5).

AIR ITALY eserciti direttamente: B.757 (n.3) – B.767 (n.1) – B.737 (n.2).

GRUPPO AIR ONE (Air One / Air One Cityliner)

eserciti direttamente: B737 (n.30) – A320 (n.7) - CRJ900 (n.10);

noleggiati: n. 2 ATR42 di White Eagle Aviation (Polonia);

n. 2 RJ70 di Transwede Airways (Svezia).

AIR VALLEE eserciti direttamente: DORNIER 328 (n.2).

GRUPPO ALITALIA (Alitalia Linee Aeree Italiane / Alitalia Express)

eserciti direttamente: ATR42 (n.5) – ATR72 (n.10) – EMB145 (n.14)

ERJ170 (n.6) – MD82 (n.76) – A321 (n.23)

A320 (n.11) – A319 (n.12) – B767 (n.13)

B777 (n.10);

noleggiati: n. 1 Dornier 328 di Air Alps (Austria).

ALPI EAGLES eserciti direttamente: Fokker 100 (n.9);

noleggiati: n. 1 Fokker 100 di Carpatair (Romania);

n. 1 MD80 di Jetran Air (Romania).

BLUE PANORAMA eserciti direttamente: B737 (n.3) – B767 (n.3) – B757 (n.2);
B737 di Mistral Air (Italia).

EUROFLY eserciti direttamente: A320 (n.8) – A330 (n.4) – A319 (n.1).

ITALI AIRLINES eserciti direttamente: DORNIER 328 (n.2) – MD82 (n.3).

LIVINGSTON eserciti direttamente: A321 (n.3) – A330 (n.3);

noleggiati: n.1 B737 di Malev (Ungheria);

n.1 MD82 di Itali Airlines (Italia).

MERIDIANA eserciti direttamente: MD82 (n.10).- MD83 (n.7) – A319 (n.4);

noleggiati: n.2 ATR42 di Avanti Air (Germania).

MISTRAL AIR eserciti direttamente: B737 (n.3).

MYAIR.COM eserciti direttamente: A320 (n.4) – CRJ900 (n.4);

noleggiati: n.1 A320 di Jet Club Ltd (Svizzera);

n.1 MD83 di Swiftair (Spagna).

NEOS eserciti direttamente: B737 (n.4) – B767 (n.2).

VOLARE eserciti direttamente: B767 (n.1) – A320 (n.3);

noleggiati: n.1 MD80 o A320 di Alitalia.

WIND JET eserciti direttamente: A320 (n.9) – A319 (n.2).

Allegato n. 3

**Elenco delle compagnie estere che forniscono ad operatori nazionali
velivoli a noleggio o in code sharing**

Aggiornato al 7 giugno 2007

<i>Operatore Nazionale di trasporto pubblico passeggeri</i>	<i>Operatore straniero e Paese</i>	<i>Noleggio</i>	<i>Code sharing</i>
Air Dolomiti	Austrian Airlines (Austria)		0
	Lufthansa (Germania)		0
Air One	Aegean (Grecia)		0
	Air Canada (Canada)		0
	British Midland (Regno Unito)		0
	Croatia Airlines (Croazia)		0
	Darwin (Svizzera)		0
	Lufthansa (Germania)		0
	SAS (Svezia)		0
	TAP (Portogallo)		0
	Transwede (Svezia)	0	
	US Airways (USA)		0
	White Eagle Aviation (Polonia)	0	
Alitalia (Gruppo)	Aeroflot Russian Int. Airl. (Federazione Russa)		0
	Aeromexico (Messico)		0
	Air Alps (Austria)	0	0
	Air China (Rep. Pop. Cinese)		0
	Air France (Francia)		0
	China Airlines (Taiwan)		0
	City Airlines (Svezia)		0
	Continental Airlines (USA)		0
	CSA (Repubblica Ceca)		0
	Cyprus Airways (Cipro)		0
	Delta Airlines (USA)		0
	JAL (Giappone)		0
	KLM (Paesi Bassi)		0
	Korean Air (Corea)		0

XV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Malev (Ungheria)		○
	Qatar Airways (Qatar)		○
	Tarom (Romania)		○
Alpi Eagles	Carpatair (Romania)	○	
	Jetran Air (Romania)	○	
Blue Panorama	Euro Atlantic (Portogallo)	○	
Eurofly	British Airways (Regno Unito)		○
Livingston	Air Finland (Finlandia)	○	
	LTE (Spagna)	○	
	Malev (Ungheria)	○	
Meridiana	Avanti Air (Germania)	○	
Myair.com	Blue Line (Francia)	○	
	Hello Ag (Svizzera)	○	
	Jet Club Ltd (Svizzera)	○	
	LTE (Spagna)	○	○
	Swiftair (Spagna)	○	
Neos	Transavia (Olanda)	○	
Volare	Air Plus Comet (Spagna)	○	
	CSA (Repubblica Ceca)	○	
	Hello Ag (Svizzera)	○	
	LOT (Polonia)	○	
	LTE (Spagna)	○	
	Star XL German Airlines (Germania)	○	

Allegato n. 4

Voli in cabotaggio pianificati dai vettori comunitari per la stagione estiva 2007 (25 marzo-27 ottobre)

EASY JET: Milano Malpensa – Napoli e v.v.

Milano Malpensa – Palermo e v.v.

Milano Malpensa – Catania e v.v. (prevista dal 13 luglio 2007)

RYANAIR: Alghero – Pisa e v.v.

Bergamo – Bari e v.v.

Bergamo – Roma Ciampino e v.v.

Cagliari – Pisa e v.v.

Roma Ciampino – Treviso e v.v.

Pisa – Trapani e v.v.

AIR ALPS: Ancona – Roma Fiumicino e v.v.

Ancona – Milano Malpensa e v.v.

Bolzano – Roma Fiumicino e v.v.

Parma – Roma Fiumicino e v.v.

Perugia – Milano Malpensa e v.v.

Roma Fiumicino – Rimini e v.v.

Milano Malpensa – Bolzano e v.v.

Milano Malpensa – Genova e v.v.

AIR MALTA: Reggio Calabria – Roma Fiumicino e v.v.

MARTINAIR: Catania – Lamezia

(nell'ambito di un servizio avente origine/destinazione Amsterdam)

WELCOME AIR: Bolzano – Alghero e v.v.

(nell'ambito di un servizio avente origine/destinazione Innsbruck)

N.B. Sono stati segnalati solo i vettori operativi. Le collaborazioni commerciali tra vettori, quindi, non sono state prese in considerazione.

Allegato n 5

ROTTE ESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO ITALIANO				
Sardegna (6 rotte storiche)				
Rotta	Status	Vettore	Decorrenza	Scadenza
Alghero-Milano	accett.	Air One	2 maggio 2006	1 maggio 2009
Alghero-Roma	accett.	Air One	2 maggio 2006	1 maggio 2009
Cagliari-Milano	accett.	Air One + Meridiana	2 maggio 2006	1 maggio 2009
Cagliari-Roma	accett.	Air One + Meridiana	2 maggio 2006	1 maggio 2009
Olbia-Milano	accett.	Meridiana	2 maggio 2006	1 maggio 2009
Olbia-Roma	accett.	Meridiana	2 maggio 2006	1 maggio 2009
Sardegna (10 rotte)				
Rotta	Status	Vettore	Decorrenza	Scadenza
Alghero-Bologna	gara	Air One	1 marzo 2007	28 febbraio 2009
Alghero-Torino	gara	Air One	1 marzo 2007	28 febbraio 2009
Cagliari-Bologna	accett.	Meridiana	15 gennaio 2007	14 gennaio 2010
Cagliari-Torino	accett.	Meridiana	15 gennaio 2007	14 gennaio 2010
Cagliari-Firenze	gara	Meridiana	15 gennaio 2007	14 gennaio 2009
Cagliari-Verona	accett.	Meridiana	15 gennaio 2007	14 gennaio 2010
Cagliari-Napoli	gara	Meridiana	15 gennaio 2007	14 gennaio 2009
Cagliari-Palermo	gara	Meridiana	15 gennaio 2007	14 gennaio 2009
Olbia-Bologna	accett.	Meridiana	15 gennaio 2007	14 gennaio 2010
Olbia-Verona	gara	Meridiana	15 gennaio 2007	14 gennaio 2009
Sicilia (gruppo Trapani)				
Rotta	Status	Vettore	Decorrenza	Scadenza
Trapani-Roma	gara	Air One	15 dicembre 2006	14 dicembre 2008
Trapani-Cagliari	gara	Air One	15 febbraio 2007	14 dicembre 2008
Trapani-Milano	gara	Air One	15 dicembre 2006	14 dicembre 2008
Trapani-Bari	gara	Air One	15 dicembre 2006	14 dicembre 2008
Rotta	Status	Vettore	Decorrenza	Scadenza
Trapani-Pantelleria	gara	Meridiana	1 aprile 2007	31 marzo 2009
Sicilia (gruppo PNL/LMP)				
Rotta	Status	Vettore	Decorrenza	Scadenza
Lampedusa-Palermo	gara	Air One	29 marzo 2007	28 marzo 2009
Pantelleria-Palermo	gara	Air One	29 marzo 2007	28 marzo 2009
Lampedusa-Catania	gara	Air One	29 marzo 2007	28 marzo 2009
Lampedusa-Roma	gara	Air One	29 marzo 2007	28 marzo 2009
Pantelleria-Roma	gara	Air One	29 marzo 2007	28 marzo 2009
Calabria				
Rotta	Status	Vettore	Decorrenza	Scadenza
Crotone-Roma-Milano	gara	Air One	9 gennaio 2006	8 gennaio 2008
Liguria				
Rotta	Status	Vettore	Decorrenza	Scadenza
Albenga-Roma	gara	Air One	1 novembre 2006	31 ottobre 2008

Allegato n. 6

Tav. OD 1

Traffico da/per l'Italia
Passeggeri Internazionali Commerciali
(arrivi+partenze)

PAESI	2001	2002	2003	2004	2005
Canada	303.254	227.224	253.761	237.323	349.556
Usa	2.534.193	2.093.505	1.983.420	2.523.473	2.687.967
Totale NORD AMERICA	2.837.447	2.320.729	2.237.181	2.760.796	3.037.523
Variazioni rispetto anno precedente	-15,0%	-18,2%	-3,6%	23,4%	10,0%
Antigua e Barbuda	191	4.353	7.683	13.450	4.364
Antille Francesi	n.d.	n.d.	n.d.	16.390	9.239
Bahamas	3.490	n.d.	183	7.689	1.394
Barbados	1.885	7.196	1.609	7.273	2.588
Costa Rica	n.d.	n.d.	n.d.	1.543	3.257
Cuba	239.862	211.922	262.755	248.302	250.116
Giamaica	19.623	23.804	33.903	41.514	37.890
Guadalupa	30.556	33.401	15.367	n.d.	n.d.
Honduras	7.000	9.696	22.364	7.467	8.050
Messico	215.466	182.103	212.624	238.475	191.296
Panama	2.349	7.469	336	3.721	2.840
Repubblica Dominicana	163.329	144.671	210.237	196.466	194.628
Altre Nazioni	3.019	-	1.162	246	531
Totale CENTRO AMERICA	686.770	624.615	768.223	782.536	706.193
Variazioni rispetto anno precedente	-14,8%	-9,1%	23,0%	1,9%	-9,8%
Argentina	189.540	213.501	233.301	245.661	273.466
Brasile	323.841	306.774	311.776	372.466	419.683
Colombia	8.866	2.046	573	4	282
Venezuela	109.918	114.961	101.059	120.940	127.372
Altre Nazioni	-	-	-	65	447
Totale SUD AMERICA	632.165	637.282	646.709	739.136	821.250
Variazioni rispetto anno precedente	-7,6%	0,8%	1,5%	14,3%	11,1%
Totale AMERICA	4.156.382	3.582.626	3.652.113	4.282.468	4.564.966
Variazioni rispetto anno precedente	-13,9%	-13,8%	1,9%	17,3%	6,6%
Australia	51.308	56.131	63.020	444	154
Altre Nazioni	-	-	-	671	6
Totale OCEANIA	51.308	56.131	63.020	1.115	160
Variazioni rispetto anno precedente	-48,5%	9,4%	12,3%	-98,2%	-85,7%

Allegato n. 7

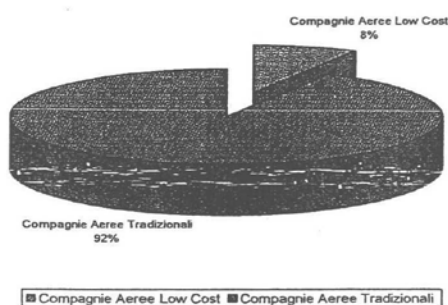
Tav. OD 8

Ripartizione del mercato aereo Italiano tra compagnie Low Cost e Tradizionali

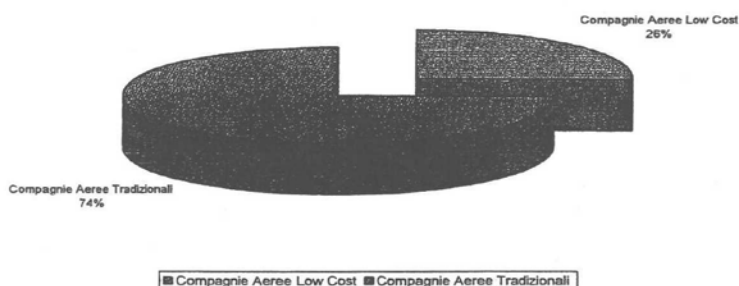
Anno 2005

	Passeggeri Nazionali	Quota %	Passeggeri Internazionali	Quota %	Totale Traffico Anno 2005	Quota %
Compagnie Aeree Low Cost	3.854.288	7,89%	16.386.652	25,55%	20.240.940	17,92%
Compagnie Aeree Tradizionali	44.989.307	92,11%	47.750.861	74,45%	92.740.168	82,08%
Totali	48.843.595	100,00%	64.137.513	100,00%	112.981.108	100,00%

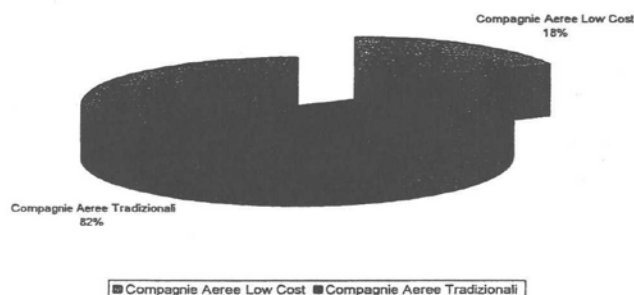
Quota di mercato traffico aereo Nazionale Anno 2005



Quota di mercato traffico aereo Internazionale Anno 2005



Quota di mercato traffico aereo Complessivo Anno 2005



Tav. OD 1

Traffico da/per l'Italia
Passeggeri Internazionali Commerciali dell'Unione Europea a 25 Paesi
(arrivi+partenze)

PAESI	2001	2002	2003	2004	2005
Austria	582.349	598.236	627.295	801.595	778.452
Belgio	2.043.493	1.732.224	2.316.469	2.297.702	2.062.446
Cipro	74.611	58.736	68.736	73.902	73.219
Danimarca	591.836	548.543	647.424	771.794	781.428
Estonia	325	2.804	3.453	17.559	23.500
Finlandia	124.178	172.352	199.623	226.763	256.075
Francia	5.129.895	5.036.459	5.909.203	6.128.729	6.382.890
Germania	5.320.576	5.536.440	7.234.090	8.258.355	9.175.879
Gran Bretagna	6.684.310	6.628.834	8.598.826	9.640.586	10.685.374
Grecia	1.627.589	1.488.187	1.600.471	1.730.184	2.008.476
Irlanda (*)	313.637	386.433	476.101	555.303	799.987
Lettonia	429	493	606	17.412	46.194
Lituania	1.991	21	n.d.	3.800	22.372
Lussemburgo	116.141	103.941	97.368	101.639	99.668
Malta	308.577	313.709	346.104	377.613	366.875
Olanda	1.638.862	1.493.356	1.855.027	2.105.878	2.415.590
Polonia	199.866	207.008	257.459	408.277	643.064
Portogallo	575.756	562.620	588.121	650.942	717.596
Repubblica Ceca	265.955	284.752	365.662	511.213	536.739
Repubblica Slovacca	181	2.499	15.098	48.512	132.722
Slovenia	1.510	1.271	2.006	1.190	3.763
Spagna	4.262.696	4.544.438	5.151.616	6.264.868	7.371.377
Svezia	327.603	279.999	248.950	535.503	534.140
Ungheria	160.455	161.851	195.990	324.907	542.586
Altre Nazioni	-	-	-	48	330
Totale UNIONE EUROPEA	30.352.821	30.145.206	36.805.698	41.854.074	46.460.742
Variazioni rispetto anno precedente		-0,7%	22,1%	13,7%	11,0%
Albania	155.459	180.355	275.733	300.834	410.767
Bielorussia	35.387	35.437	69.083	75.823	77.700
Bosnia ed Erzegovina	14.458	15.486	21.857	13.837	34.481
Bulgaria	72.672	78.893	94.622	135.126	165.293
Croazia	50.568	50.614	67.866	41.861	119.486
Islanda	21.197	15.822	21.244	19.874	20.681
Jugoslavia (Serbia e Montenegro)	118.047	136.680	135.889	130.640	171.361
Macedonia	28.554	25.438	29.871	36.907	45.619
Moldavia	4.285	10.082	26.364	39.733	50.794
Norvegia	64.870	34.605	80.139	133.009	302.260
Romania	262.378	328.448	494.311	677.739	920.656
Russia Federazione	336.469	346.731	507.047	595.467	719.032
Svizzera	1.283.689	993.146	1.042.975	994.498	1.251.139
Ucraina	29.935	29.786	58.969	81.660	113.375
Altre Nazioni	63	-	-	-	-
Totale PAESI EXTRA U.E.	2.478.031	2.281.523	2.925.970	3.277.008	4.402.644
Variazioni rispetto anno precedente		-7,9%	28,2%	12,0%	34,3%
Totale EUROPA	32.830.852	32.426.729	39.731.668	45.131.082	50.863.386
Variazioni rispetto anno precedente	1,1%	-1,2%	22,5%	13,6%	12,7%

(*) L'Irlanda è comprensiva del traffico per l'Irlanda del Nord

I dati 2001-2002-2003 si riferiscono ad una Unione Europea a 15 Nazioni ma sono riportati ad una situazione attuale per favorire il confronto, pertanto anche Cipro non compare nell'Asia ma nell'U.E.

Tav. OD 1

Traffico da/per l'Italia
Passeggeri Internazionali Commerciali
(arrivi+partenze)

PAESI	2001	2002	2003	2004	2005
Arabia Saudita	39.284	25.663	23.571	19.110	27.901
Bahrein	19.900	5.318	8	384	230
Bangladesh	16.334	16.434	18.819	21.355	23.875
Birmania (Myanmar)	-	1.200	6.067	1.198	111
Cina	108.808	86.439	79.311	199.938	322.982
Corea del Sud (Repubblica)	74.305	76.346	67.556	83.511	89.892
Emirati Arabi Uniti	171.327	211.740	264.775	297.268	319.803
Georgia	224	-	2.192	329	260
Giappone	491.370	542.445	561.258	549.690	605.783
Giordania	80.417	61.556	64.107	59.394	60.179
Hong Kong (Cina)	128.739	94.136	94.955	149.776	155.826
India	96.540	117.008	128.339	172.204	224.910
Indonesia	-	2.187	n.d.	158	105
Iran	43.447	51.285	59.698	66.382	73.052
Iraq	24	30	538	937	603
Israele	505.197	426.218	433.468	473.647	577.124
Kazakistan	3.761	2.769	7.115	224	53
Kirghizistan	-	-	1.549	93	61
Kuwait	29.870	32.857	35.985	38.242	33.152
Libano	93.151	101.251	115.126	119.736	129.098
Malaysia	47.247	37.691	49.381	69.346	76.648
Maldiva	193.522	192.362	184.051	229.045	119.695
Pakistan	14.908	16.461	20.575	15.035	38.533
Qatar	20	19.821	49.886	74.830	134.993
Singapore	62.831	110.211	61.899	70.445	68.832
Siria	53.415	53.857	48.182	52.359	63.798
Sri Lanka (Ceylon)	48.271	12.427	52.605	13.024	4.862
Taiwan (Cina)	37.349	42.921	50.161	n.d.	n.d.
Thailandia	254.797	224.442	147.619	218.091	215.119
Turchia	513.936	452.063	381.169	426.818	584.603
Uzbekistan	9.870	13.419	18.627	21.989	17.978
Yemen	10.478	11.466	13.772	13.144	20.979
Altre Nazioni	270	423	1	670	6.227
Totale ASIA	3.224.223	3.101.182	3.111.101	3.458.372	3.997.267
Variazioni rispetto anno precedente	-4,8%	-3,8%	0,3%	11,2%	15,6%

Tav. OD 1

Traffico da/per l'Italia
Passeggeri Internazionali Commerciali
(arrivi+partenze)

PAESI	2001	2002	2003	2004	2005
Algeria	69.117	60.820	82.339	98.108	112.097
Capo Verde	84.685	88.118	91.954	117.724	107.282
Costa d'Avorio	956	5.123	n.d.	4	-
Egitto	1.357.872	1.558.409	1.779.452	2.145.785	1.790.440
Eritrea	3.665	-	8.847	12.076	11.621
Etiopia	30.016	34.019	31.274	40.219	45.021
Gabon	4.626	4.646	4.314	2.969	725
Ghana	34.420	37.653	3.852	46.343	52.909
Kenya	55.196	69.247	62.026	102.377	142.972
Libia	82.077	79.573	79.111	92.489	114.109
Madagascar	3.533	1.467	1.162	19.371	31.555
Marocco	336.327	328.494	341.408	393.983	459.718
Maurizio (Mauritius)	63.054	59.808	58.072	67.704	72.141
Nigeria	34.001	38.989	70.941	43.446	45.140
Repubblica Sudafricana	23.446	25.165	62.363	52.186	11.083
Senegal	53.581	52.676	59.668	62.340	64.405
Seychelles	37.260	33.008	28.953	29.384	25.973
Tanzania	23.705	31.452	42.478	45.424	57.899
Tunisia	846.097	788.413	847.184	990.699	1.060.037
Altre Nazioni	6.752	253	5	2.962	1.319
Totale AFRICA	3.150.386	3.297.333	3.655.423	4.365.593	4.206.446
Variazioni rispetto anno precedente	-11,3%	4,7%	10,9%	19,4%	-3,6%
Totale da/per ITALIA	43.338.540	42.405.265	50.144.589	57.238.630	63.632.225
Variazioni rispetto anno precedente	-2,1%	-2,2%	18,3%	14,1%	11,2%

