

Doc. LXXI
n. 7

RELAZIONE
SULL'ANDAMENTO DEL PROCESSO DI
LIBERALIZZAZIONE E DI PRIVATIZZAZIONE
DEL TRASPORTO AEREO

(Primo semestre 2012)

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

Presentato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(PASSERA)

Comunicata alla Presidenza il 18 gennaio 2013

PAGINA BIANCA



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

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)

Primo semestre 2012

- 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 - *SLOTS*
7. ASSISTENZA A TERRA NEGLI AEROPORTI -
HANDLING
8. NOISE
9. DATI DI TRAFFICO
10. ALLEGATI

1. Premessa

L'articolo 1, comma 4, della Legge 18 giugno 1998, numero 194 (*Interventi nel settore dei trasporti*), concernente l'andamento del processo di liberalizzazione e di privatizzazione del mercato del trasporto aereo, dispone che il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, riferisca ogni sei mesi al Parlamento in merito all'andamento del predetto processo.

Si forniscono, pertanto, i prescritti elementi informativi, attinenti al primo semestre 2012.

2. Disposizioni normative

Nel corso del primo semestre del 2012 il settore del trasporto aereo è stato interessato da rilevanti disposizioni normative in tema di liberalizzazioni.

Il 25 marzo 2012 è, infatti, entrata in vigore la Legge 24 marzo 2012, numero 27 di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge 24 gennaio 2012, numero 1 (*cosiddetto decreto liberalizzazioni*).

La novità è costituita dall'istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, inizialmente contenuta nell'articolo 37 del Decreto Legge 6

dicembre 2011, numero 201 (cosiddetto *decreto Salva Italia*), poi modificata in sede di conversione con Legge 22 dicembre 2011, numero 214.

Nella prima formulazione dell'articolo 37, l'Autorità dei Trasporti avrebbe dovuto essere individuata tra le Autorità indipendenti esistenti, con uno o più Regolamenti di delegificazione da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della Legge 23 agosto 1988, numero 400, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto.

Il Governo, invece, con l'articolo 36 del Decreto Legge numero 1/2012, ha previsto una diversa tempistica e una differente procedura per l'istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

L'articolo 36 appena citato ha infatti stabilito che l'Autorità in argomento poteva essere istituita solo successivamente all'approvazione, da parte del Parlamento, di un apposito disegno di legge da presentarsi entro tre mesi dalla conversione del decreto legge.

Gli articoli da 71 a 82 del medesimo Decreto Legge numero 1/2012, inoltre, recependo nell'ordinamento nazionale la Direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali, hanno attribuito all'ENAC, "*nelle more dell'operatività dell'autorità indipendente di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 36, comma 1, del presente decreto, le funzioni dell'Autorità di vigilanza*".

In sede di conversione in legge del suddetto decreto, il testo è stato modificato.

L'articolo 36 del *decreto liberalizzazioni* è stato infatti sostituito e, nella versione attualmente vigente, prevede e disciplina l'istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla Legge 14 novembre 1995, numero 481.

L'Autorità, competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori, è un organo collegiale, composto dal Presidente e da due membri.

L'Autorità eserciterà le proprie competenze a decorrere dalla data di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 2, comma 28, della Legge numero 481/1995, che recita testualmente: "*Ciascuna Autorità, con propri*

regolamenti, definisce, entro trenta giorni dalla sua costituzione, le norme concernenti l'organizzazione interna e il funzionamento, la pianta organica del personale di ruolo, che non può eccedere le centoventi unità, l'ordinamento delle carriere, nonché, in base ai criteri fissati dal contratto collettivo di lavoro in vigore per l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e tenuto conto delle specifiche esigenze funzionali e organizzative, il trattamento giuridico ed economico del personale [...]

Ai sensi del nuovo comma 6 *bis* dell'articolo 36 del Decreto Legge numero 201/2011, *“nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità determinata con propria delibera, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati”*.

Per quanto riguarda la determinazione dei diritti aeroportuali, gli articoli 71 e seguenti del *decreto liberalizzazioni* prevedono un nuovo regime che supera la concezione di contratto di programma da stipularsi tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ed il gestore aeroportuale e da approvarsi con decreto interministeriale, secondo il procedimento previsto dall'articolo 10, comma 10, della Legge 5 maggio 1976, numero 324, come modificato dall'articolo 11 *nonies* del Decreto Legge numero 203/2005, convertito con modificazioni dalla Legge numero 248/2005 (*cosiddetta legge sui requisiti di sistema*).

Nel nuovo regime (articolo 76 del *decreto liberalizzazioni* come modificato in sede di conversione) i diritti aeroportuali dovranno infatti essere individuati dalla Società di gestione aeroportuale, previa consultazione con l'utenza, tra quelli predisposti dall'Autorità sulla base di specifici modelli tariffari - calibrati sulla base del traffico annuo di movimenti passeggeri -, predisposti dall'Autorità di Vigilanza, sentiti questo Ministero e quello dell'Economia e Finanze.

La medesima Autorità dovrà, inoltre, verificare e approvare, entro quaranta giorni dalla comunicazione di ogni singolo gestore aeroportuale, la corretta applicazione del modello tariffario e del livello dei diritti aeroportuali in coerenza anche con gli obblighi di concessione.

Per gli aeroporti aventi una soglia di traffico pari o inferiore ad un milione di movimento passeggeri annui, l'Autorità dovrà individuare, entro sessanta giorni dall'inizio della sua attività, modelli semplificati di aggiornamento dei diritti, ancorati al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dall'utenza.

Altra disposizione normativa rilevante nel corso del primo semestre del 2012 è da individuarsi nel Decreto Legge 9 febbraio 2012, numero 5 (cosiddetto *decreto Semplificazioni*) che, all'articolo 22, commi 2 e 3, contiene "norme di salvaguardia delle procedure in corso per la stipula dei contratti di programma con le Società di gestione aeroportuali".

La disposizione interviene sulla procedura di adozione delle delibere del CIPE, estendendo ai finanziamenti destinati alla realizzazione dei progetti e dei programmi di intervento pubblico la norma di cui all'articolo 41, comma 4, del Decreto Legge numero 201/2011, che indica un termine di trenta giorni per la formalizzazione e la trasmissione delle delibere medesime al Presidente del Consiglio dei Ministri.

In relazione al recepimento della Direttiva numero 2009/12/CE nel *decreto liberalizzazioni*, viene fatto salvo il completamento delle procedure per la stipula dei contratti di programma ENAC/gestori in corso, che dovranno concludersi entro il 31 dicembre 2012.

Rimane invece confermata la misura dei diritti aeroportuali determinata dai contratti stipulati anteriormente all'entrata in vigore del *decreto liberalizzazioni*, attraverso la previsione dell'applicazione della normativa, introdotta da tale decreto, a partire dalla scadenza dei contratti medesimi.

Da ultimo, nelle more della piena operatività dell'Autorità dei Trasporti, il comma 3 dell'articolo 11 del Decreto Legge 29 dicembre 2011, numero 216 ha prorogato il termine previsto dall'articolo 21 bis del Decreto Legge 31 dicembre 2007, numero 248, convertito con modificazioni nella Legge 28 febbraio 2008, numero 31, per l'emanazione dei decreti interministeriali di cui all'articolo 10, comma 10, della Legge numero 537/1993 (come da ultimo modificato dall'articolo 11 nonies della Legge numero 248/2005), da adottarsi entro il termine da ultimo prorogato al 31 dicembre 2012.

Fino a tale data, quindi, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti è tenuto a provvedere, con proprio decreto, all'aggiornamento annuale della misura dei diritti aeroportuali al tasso di inflazione programmato.

La stessa norma stabilisce inoltre che l'aggiornamento in questione decade qualora i gestori concessionari non presentino completa istanza di stipula del contratto di programma entro il medesimo termine del 31 dicembre 2012.

3. Accordi di traffico

Servizi di trasporto all'interno dell'Unione europea e negli Stati EFTA – Associazione europea di libero scambio

I collegamenti aerei all'interno dell'Unione Europea – da tempo liberalizzati – sono attualmente disciplinati dal Regolamento (CE) numero 1008/2008, mentre quelli verso destinazioni esterne alla stessa Unione sono regolati da accordi aerei bilaterali tradizionali o da accordi aerei globali dell'Unione Europea.

Il processo di liberalizzazione va oltre i 27 Stati Membri dell'Unione Europea, estendendosi – in virtù dell'accordo SEE sullo Spazio Economico Europeo – anche a Islanda, Liechtenstein e Norvegia. I rapporti aeronautici tra l'Unione Europea e i 27 Stati membri da un lato, e la Svizzera dall'altro, sono invece basati su uno specifico accordo che prevede la piena liberalizzazione dei servizi tra Stati Membri e Svizzera, fatta eccezione per il cabotaggio, rinviato ad una fase successiva.

In merito a tale aspetto, giova evidenziare che l'Italia, anticipando il processo di liberalizzazione, ha ritenuto di concedere l'autorizzazione ad una compagnia svizzera, al fine di svolgere alcuni servizi in cabotaggio su rotte interne, non servite da vettori nazionali.

Si aggiunge che, in un'ottica di apertura del mercato, ci si è altresì fermamente adoperati per dare applicazione provvisoria in via amministrativa all'Accordo ECAA, l'accordo multilaterale sullo Spazio Aereo Comune Europeo, sebbene per detto accordo non risulti completato il processo di ratifica da parte di tutti gli Stati Membri. Si evidenzia che l'accordo è stato

stipulato allo scopo di istituire uno Spazio aereo comune tra gli Stati Membri dell'Unione Europea ed i Paesi dei Balcani occidentali (Albania, Bosnia-Erzegovina, Croazia, UNMIK Kosovo, FYROM Macedonia, Montenegro e Serbia).

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

Come sopra anticipato, i collegamenti tra l'Italia e i Paesi esterni all'Unione Europea sono regolati da accordi bilaterali.

In attuazione degli indirizzi stabiliti nella Direttiva Ministeriale del 7 luglio 2000, è stata costantemente perseguita una politica di apertura e sviluppo del mercato.

Inoltre, a decorrere dal 2009, il legislatore italiano ha dato un forte impulso all'ampliamento ed alla liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo su rotte esterne all'Unione, con le disposizioni stabilite dall'articolo 19, comma 5bis della Legge numero 2/2009, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge numero 185/2008.

Con tale normativa si è inteso dar vita alla promozione generale di nuovi accordi aerei o alla modifica di quelli vigenti a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale Aeroporti e Trasporto Aereo, in collaborazione con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e di concerto con il Ministero degli Affari Esteri. Nelle more della definizione dei predetti accordi, è stato previsto che l'Ente, su richiesta di vettori di Paesi terzi, conceda autorizzazioni temporanee con validità pari ad almeno 18 mesi, per lo svolgimento di servizi, in deroga alle intese vigenti senza obbligo di reciprocità.

Pertanto, in relazione all'aggiornamento degli accordi, è stata avviata nei confronti di 61 Paesi esterni all'Unione Europea una procedura di richiesta di apertura dei negoziati, al fine di ampliare le intese vigenti o stipulare nuovi accordi.

I Paesi interessati al riguardo sono i seguenti:

Algeria, Angola, Arabia Saudita, Argentina, Armenia, Azerbaijan, Bangladesh, Bahrain, Bielorussia, Brasile, Bosnia, Capo Verde, Corea, Cina, Croazia, Cuba, Emirati Arabi Uniti, Ecuador, Egitto, Filippine, Gambia, Georgia, Giamaica, Giappone, Giordania, Hong Kong, India, Israele, Iraq, Kazakistan, Kenya, Kosovo, Kuwait, Libia, Macedonia (FYROM), Messico, Montenegro, Moldova, Mozambico, Nicaragua, Nigeria, Panama, Pakistan, Qatar, Russia, Senegal, Serbia, Singapore, Siria, Sri Lanka, Sud Africa, Taiwan, Tagikistan, Tanzania, Thailandia, Tunisia, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Vietnam e Venezuela.

I negoziati — per via epistolare o diretta — si sono conclusi con i seguenti 28 Paesi (in relazione ad alcuni di essi, si sono avute più fasi di sviluppo delle relazioni aeronautiche):

Arabia Saudita, Bahrein, Brasile (2 accordi), Cina (2 accordi), Corea, Croazia (2 fasi previste dall'ECAA), Cuba, Etiopia, Emirati Arabi Uniti (3 accordi), Hong Kong, Israele, Iraq, India, Giappone (3 accordi), Georgia, Giordania, Kuwait, Kosovo, Macedonia (FYROM), Moldova, Panama, Qatar (2 accordi), Russia (2 intese provvisorie e negoziato definitivo), Sri Lanka, Singapore, Taiwan, Ucraina (2 accordi) e Vietnam (2 accordi).

Di tali negoziati, cinque sono stati conclusi nel corso dell'ultimo semestre: Etiopia, Russia, Cina, Moldova e Cuba.

Sono in corso di svolgimento le procedure per la definizione di nuove intese con i Paesi di seguito riportati, ai quali sono state inviate proposte di ampliamento delle intese vigenti, che al momento non risultano riscontrate dalla controparte ovvero sono state riscontrate con una controproposta attualmente in fase di valutazione (in alcuni casi le intese avviate hanno condotto alla fissazione di procedure negoziali dirette che dovrebbero svolgersi nel corso del prossimo semestre):

Arabia Saudita (seconda fase negoziale), Algeria, Argentina, Azerbaijan, Bangladesh, Corea del Sud, Ecuador, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Eritrea, Gambia, Giamaica, Hong Kong (terza fase), Iran, Kazakistan, Kenya, Kuwait,

Libia, Messico, Mauritius, Mozambico, Nicaragua, Pakistan, Senegal, Siria, Turkmenistan, Tagikistan, Tunisia e Turchia.

In particolare, nell'ultimo semestre sono state oggetto di azione amministrativa consultazioni con i seguenti sedici Paesi:

Arabia Saudita (seconda fase negoziale), Algeria, Argentina, Azerbaijan, Corea del Sud, Ecuador, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Eritrea, Hong Kong (terza fase), Libia, Messico, Nicaragua, Senegal, Turkmenistan e Turchia.

Nel complesso, di seguito, sono riportati in sintesi i risultati ottenuti a decorrere dal 2009:

- Ampliamento del plafond di frequenze (passeggeri e cargo), attraverso l'istituzione di circa 360 servizi settimanali addizionali per parte, la liberalizzazione sia dei servizi con Croazia (anche come Quinta libertà in Europa), Kosovo, Serbia e Macedonia (in Terza e Quarta libertà) che dei servizi cargo tra Italia e India, nonché liberalizzazione delle relazioni Italia - Dammam (Arabia Saudita).
- Ampliamento del numero di scali operabili, attraverso l'istituzione di oltre 27 scali addizionali per parte e la completa liberalizzazione degli scali con Croazia, Macedonia, Serbia, Kosovo e Moldova.
- Liberalizzazioni dei vettori designabili, attraverso la liberalizzazione della facoltà di designazione dei vettori tra l'Italia e 12 Paesi al di fuori dell'Unione Europea.
- Estensione ai vettori comunitari della possibilità di operare dall'Italia, introducendo le clausole di designazione comunitaria in 13 accordi che in precedenza viceversa non le contemplavano (compresi 4 firmatari dell'ECAA).

Per quanto attiene alle autorizzazioni provvisorie, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha inoltre posto in essere una politica di riscontro positivo alle richieste di vettori extracomunitari che hanno manifestato il loro interesse ad operare su Malpensa e su altri scali nazionali in deroga agli accordi vigenti.

In particolare, dall'entrata in vigore della sopra richiamata Legge numero 2/2009, sono stati in totale autorizzati - nelle stagioni di traffico IATA di seguito indicate - numerosi collegamenti in aggiunta a quelli di norma previsti negli accordi in vigore:

SUMMER 2012:	+ 67 servizi settimanali (*)
WINTER 11-12:	+ 138 servizi settimanali
SUMMER 11:	+ 138 servizi settimanali
WINTER 10-11:	+ 105 servizi settimanali
SUMMER 10:	+ 43 servizi settimanali
WINTER 09-10:	+ 16 servizi settimanali
SUMMER 09:	+ 11 servizi settimanali
WINTER 08-09:	+ 11 servizi settimanali

() La riduzione dei servizi rispetto alle precedenti stagioni di traffico IATA è dovuta all'intervenuta conclusione di vari accordi aerei, tra i quali quello con la Federazione Russa, le cui compagnie avevano ampiamente fatto ricorso alla Legge numero 2/2009.*

Inoltre, in relazione alla stagione *Summer 2012*, sono state concesse autorizzazioni che hanno consentito l'utilizzo, in deroga agli accordi vigenti, dei seguenti scali italiani: Bergamo, Torino, Milano, Genova, Venezia, Bologna e Napoli.

4. Il contesto europeo: Accordi Orizzontali e Accordi Globali

In materia di liberalizzazioni, si evidenzia l'importanza assunta dalla sentenza "open skies" del 5 novembre 2002. Da allora, infatti, gli Stati Membri dell'Unione Europea non possono agire isolatamente nella negoziazione degli accordi aerei, in considerazione del fatto che i servizi aerei sono di interesse dell'Unione. Il fine da raggiungere, attraverso lo sviluppo della politica delle relazioni esterne, è quello di una riforma dell'intero sistema dell'aviazione civile, onde consentire l'apertura dei mercati ad una leale concorrenza.

Con la Comunicazione della Commissione Europea dell'11 marzo 2005 sono state identificate le tre aree che ricadono sotto la competenza esclusiva

dell'Unione Europea (Computer Reservation Systems, tariffe intraeuropee e *slots*) e tracciate le linee guida per l'implementazione della politica delle relazioni esterne della stessa Unione. Il Regolamento (EC) 847/2004 ha previsto che le negoziazioni bilaterali, condotte tradizionalmente dagli Stati Membri dell'Unione con i Paesi terzi, devono allinearsi al principio di non discriminazione di trattamento tra Paesi europei, mediante l'inserimento negli accordi aerei delle cosiddette clausole standard europee. Al fine di poter emendare in tempi rapidi gli accordi in tal senso, alla Commissione Europea è stato affidato un mandato orizzontale, affinché in un'unica sessione possa conformarsi alla normativa europea ogni accordo concluso con un Paese terzo. Attraverso, poi, il rilascio di un mandato verticale (stilato in sede di Consiglio dell'Unione Europea per ciascun Paese terzo specifico), la medesima Commissione è stata posta in grado di sostituirsi alla sovranità degli Stati Membri nella negoziazione dei diritti di traffico.

L'individuazione del singolo Paese terzo, nei riguardi del quale chiedere un mandato a negoziare in nome e per conto degli Stati membri dell'Unione Europea al fine di giungere alla conclusione di un accordo globale, scaturisce da accordi commerciali e di partenariato e avviene sulla base dei criteri di seguito indicati.

- 1) Politica di vicinato, prendendo dunque in considerazione quei Paesi impegnati in cooperazione paneuropea per il potenziale accesso all'Unione, quali i Balcani Occidentali (oggi riuniti nell'accordo ECAA, di cui facevano parte anche la Bulgaria e la Romania, nonché, ad esempio, la Turchia), con l'obiettivo di creare uno Spazio Unico Europeo tra l'Unione Europea e tutti i Paesi limitrofi, al fine di raggiungere un alto grado di integrazione economica e regolatoria dei mercati, in cui i partners condividano le stesse norme che disciplinano le operazioni, tanto sotto il profilo economico quanto sotto quello della *security* e della *safety*;
- 2) Paesi europei che affacciano sul Mediterraneo, avendo l'obiettivo di aprire i mercati, creare condizioni operative eque e leali, ma anche perseguire la tutela della sicurezza e dell'ambiente;

- 3) Paesi che rivestono un'importanza strategica e commerciale, in grado di apportare vantaggi economici e politici, quali gli Stati Uniti di America, il Canada, il Cile, il Messico, la Russia, la Repubblica Popolare della Cina, l'India, il Giappone e la Corea del Sud.

Nel Libro Bianco dei Trasporti, in vigore dal 28 marzo 2011, si è deciso di focalizzare, come priorità, l'apertura dei mercati di Paesi terzi ai servizi, ai prodotti ed agli investimenti nel settore dei trasporti.

Nel primo semestre 2012, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, con rappresentanti della Direzione Regolazione Ambiente, Aeroporti e Trasporto Aereo, ha partecipato a numerose riunioni presso il Consiglio dell'Unione Europea e presso la Commissione Europea, a Bruxelles.

Per quanto riguarda le riunioni presso la Commissione, si fa presente che il semestre appena conclusosi non ha registrato la finalizzazione di nuovi Accordi globali, salvo quello precedentemente concordato con la Moldavia, firmato il 26 giugno scorso. Si auspica che in tempi brevi vengano finalizzati altri due accordi già definiti con il Brasile e con Israele e che si riconoscano, da parte della Federazione Russa, gli *Agreed Principles* per l'abolizione graduale delle tasse di sorvolo delle rotte transiberiane. A causa di alcune difficoltà riscontrate per quanto concerne il rispetto degli impegni presi dalle controparti, non sono stati aperti altri tavoli di trattative, mentre sono state indette a cadenza mensile riunioni di coordinamento cui hanno preso parte anche rappresentanti del settore dell'industria aeronautica.

Relativamente alle riunioni dei Comitati Congiunti, previsti dagli Accordi globali, si evidenzia l'organizzazione a Roma del Comitato Congiunto con gli Stati Uniti d'America, in data 30 maggio 2012. Precedentemente, il 26 aprile dello stesso anno, si è svolto il sesto *Joint Committee* tra l'Unione Europea ed il Marocco, mentre quelli con i Paesi ECAA, il Canada, la Georgia, la Giordania e la Svizzera dovrebbero avere luogo entro la fine del corrente anno.

5. *Oneri di servizio pubblico*

Si è provveduto ad effettuare gli aggiornamenti ISTAT e *fuel* delle tariffe relative alle rotte onerate Pantelleria-Palermo e viceversa, Pantelleria-

Trapani e viceversa, Lampedusa-Palermo e viceversa, Lampedusa-Catania e viceversa, Bolzano-Roma Fiumicino e viceversa, Crotone-Milano Linate e viceversa, Crotone-Roma Fiumicino e viceversa, nonché Reggio Calabria-Torino Caselle e viceversa.

Regione Valle d'Aosta

Si sono predisposti il decreto impositivo sul collegamento Aosta-Roma Fiumicino e viceversa, il relativo bando di gara e la documentazione da trasmettere alla Commissione Europea.

Su conforme richiesta da parte della Regione, si è dovuto procedere al ritiro del citato decreto, stanti i tagli introdotti dalle recenti disposizioni in materia di contenimento della spesa pubblica.

Successivamente, è stata fornita delega nei confronti del Presidente della Regione ad indire e presiedere la Conferenza di servizi, avente ad oggetto la ridefinizione dei contenuti degli Oneri di Servizio Pubblico per il futuro collegamento aereo tra l'aeroporto regionale "Corrado Gex" di Saint-Christophe (Aosta) e l'aeroporto di Roma Fiumicino.

Si è partecipato alla suddetta Conferenza, poi tenutasi il 12 giugno a Torino.

Regione Trentino-Alto Adige

Il 20 febbraio si è partecipato, a Bolzano, alla Conferenza di servizi indetta per definire il contenuto dell'imposizione degli Oneri relativamente ai servizi aerei di linea sull'aeroporto di Bolzano.

Successivamente, si è fornita collaborazione alla Provincia Autonoma di Bolzano in merito alla preparazione della gara per il collegamento Bolzano-Roma Fiumicino e viceversa, con riferimento anche alla nuova normativa comunitaria sui Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG), entrata in vigore il 31 gennaio 2012.

Sull'argomento si è anche inoltrato un apposito quesito alla Commissione Europea.

Nel mese di giugno, si è predisposta una nota per richiedere al Ministero dei Trasporti austriaco il formale assenso in merito alla ipotesi di procedere all'attivazione di un collegamento onerato fra Bolzano e Vienna.

Sull'insieme delle predette problematiche si è indetta una riunione cui hanno partecipato rappresentanti dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e della Provincia Autonoma di Bolzano.

Regione Calabria

Stante l'esito delle procedure di gara esperite, si sono predisposti sia il decreto ministeriale di concessione in esclusiva ad Alitalia-CAI dei collegamenti Crotone-Milano Linate e viceversa e Crotone-Roma Fiumicino e viceversa, che la conseguente informativa alla Commissione Europea.

Regione Sardegna

Nel mese di marzo si è predisposto un nuovo decreto ministeriale, al fine di prorogare la data di vigenza del regime onerato in essere sulle rotte Alghero-Roma Fiumicino e viceversa, Alghero-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari-Milano Linate e viceversa, Olbia-Roma Fiumicino e viceversa e Olbia-Milano Linate e viceversa.

La successiva gara, esperita dalla Regione per la concessione in esclusiva del servizio aereo sulle rotte in argomento, è andata però deserta. Di conseguenza, si è convocata il 23 maggio una riunione con rappresentanti dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, della Regione Sardegna e dei vettori Alitalia-CAI e Meridiana Fly, al fine di individuare le soluzioni più idonee per assicurare la continuità territoriale agli abitanti della Regione.

Si è quindi predisposto il relativo decreto.

Regione Sicilia

Nel mese di marzo, constatata la necessità di differire l'entrata in vigore dei nuovi Oneri imposti con il Decreto del Ministro numero 372 del 7 novembre 2011, al fine di verificare la possibilità di ricorrere ad una eventuale proroga,

dal 25 marzo al 20 maggio 2012, della Convenzione in essere tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e Meridiana Fly, si è indetta una riunione con rappresentanti dell'Ente medesimo e di Alitalia-CAI, sentita anche la Regione siciliana.

Successivamente, di conseguenza, si è predisposto un nuovo decreto ministeriale, al fine di posticipare la data di entrata in vigore dei nuovi oneri sulle rotte Pantelleria-Trapani e viceversa, Pantelleria-Palermo e viceversa, Lampedusa-Palermo e viceversa, e Lampedusa-Catania e viceversa. Se ne è poi data comunicazione alla Commissione Europea.

Avendo Meridiana Fly accettato la proroga della convenzione in essere soltanto fino al 5 maggio, si è provveduto a convocare una nuova riunione con rappresentanti dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, della Regione, di Alitalia-CAI e Meridiana Fly, tenutasi in data 17 aprile, al fine di assicurare la continuità territoriale oltre la predetta data del 5 maggio, tentando di risolvere le criticità sia di ordine tecnico-organizzativo che di carattere finanziario.

Si è poi predisposto un nuovo decreto ministeriale, di abrogazione dei precedenti decreti numeri 372 del 07 novembre 2011 e 99 del 21 marzo 2012.

Ai fini della prosecuzione degli interventi relativi alla continuità territoriale delle isole minori siciliane, si è infine fornita delega al Presidente della Regione ad indire e presiedere una nuova Conferenza di servizi, poi tenutasi a Palermo il giorno 3 luglio.

Regione Toscana

È stata esperita dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile una nuova gara per i collegamenti dell'Isola d'Elba con Pisa e Firenze.

6. Bande orarie negli aeroporti – Slots

Con il Documento COM(2011) 827 (final) del primo dicembre 2011, nell'ambito del cosiddetto *Pacchetto Aeroporti*, volto a promuovere la crescita, la connettività e la mobilità sostenibile, la Commissione Europea ha proposto la

revisione delle norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti della Comunità e la modifica del Regolamento (CEE) numero 95/93, peraltro già modificato dal Regolamento (CE) numero 793/04.

Obiettivo della Commissione è quello di assicurare un'utilizzazione ottimale degli *slots* negli aeroporti europei congestionati, incrementando la competitività tra i vettori, alla luce dei progressi finora raggiunti dal progetto di Cielo Unico Europeo.

La proposta della Commissione verte principalmente sui punti di seguito elencati.

- Introduzione di un mercato secondario degli *slots*, in aggiunta alle facilitazioni concesse in favore dei cosiddetti vettori *new entrant* nell'ottenimento delle bande orarie.
- Rafforzamento dell'indipendenza del Coordinatore e miglioramento del processo di assegnazione delle bande orarie.
- Integrazione del processo di allocazione degli *slots* con il progetto di Cielo Unico Europeo.
- Modifica della cosiddetta *regola dell'80/20*, ai fini del riconoscimento della storicità degli *slots* (che verrebbe portata a 85/15), della definizione di "serie di slot" (la lunghezza di detta serie verrebbe incrementata dagli attuali 5 a 15 *slots* nella stagione estiva ed a 10 in quella invernale) e della previsione di una penalizzazione per il tardivo rilascio delle bande orarie non utilizzate.

Su tali problematiche è stata indetta una riunione con rappresentanti dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, di ENAV S.p.A., di Assaeroporti, di Assoclearance, Assaereo ed IBAR.

Nel secondo semestre del 2012 inizieranno i lavori nel Parlamento Europeo, che vedranno l'apporto degli Stati membri nella elaborazione della nuova normativa.

7. Assistenza a terra negli aeroporti – Handling

In materia di servizi a terra negli aeroporti dell'Unione Europea, nel corso del primo semestre del 2012 sono state approvate le linee generali di un nuovo Regolamento comunitario, destinato ad abrogare la Direttiva 96/67/CE, che attualmente disciplina il settore. Nell'ultima parte dell'anno in corso il testo dovrebbe essere sottoposto all'esame del Parlamento Europeo.

Gli obiettivi del nuovo Regolamento sono:

- garantire che le compagnie aeree abbiano una più vasta scelta di soluzioni per i servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione Europea;
- armonizzare e chiarire le condizioni amministrative nazionali per l'ingresso nel mercato (riconoscimento di idoneità);
- garantire parità di condizioni a livello di aeroporti tra le società che offrono servizi di assistenza a terra nell'ambito di regimi di regolamentazione diversi;
- migliorare la gestione delle infrastrutture centralizzate;
- migliorare il coordinamento tra i prestatori di servizi di assistenza a terra in aeroporto (operatori aeroportuali nella funzione di coordinatori di terra nella rete dei trasporti aerei dell'Unione Europea secondo l'approccio *gate-to-gate*);
- chiarire il quadro giuridico per la formazione e il trasferimento del personale.

Questa proposta di regolamento, in linea con la regolamentazione vigente in Italia, è una delle azioni necessarie per lo Spazio Unico Europeo dei trasporti, come descritto dalla Commissione Europea nel "Libro Bianco: Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile".

Inoltre, essa fa parte del pacchetto di misure sugli aeroporti, individuato quale iniziativa strategica del programma di lavoro della Commissione medesima, per sfruttare il potenziale di crescita del mercato unico.

8. *Noise*

Nell'ambito del *Pacchetto Aeroporti*, nel primo semestre del 2012, è stata portata a termine presso il Consiglio dell'Unione Europea l'attività di valutazione del testo di Regolamento elaborato dalla Commissione Europea, che andrà a sostituire la Direttiva CE 2002/30.

Il Regolamento in questione provvederà a definire le modalità operative per l'applicazione del cosiddetto "*Approccio Equilibrato*", metodologia elaborata dall'ICAO per arrivare a definire, in modo oggettivo e quale *extrema ratio*, la necessità di imporre restrizioni operative sugli aeroporti comunitari aventi un numero di movimenti superiore ai 50.000 annui.

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha seguito da vicino i lavori del Consiglio Europeo, fornendo il necessario supporto al rappresentante italiano presso il Consiglio stesso.

Pur non determinando una vera e propria liberalizzazione, il nuovo Regolamento contribuirà a standardizzare i comportamenti degli Stati membri, costituendo la base sulla quale poter definire la capacità ambientale dell'aeroporto.

Tale impostazione è condivisa dal nostro Paese, ove si riscontra una sempre maggiore conflittualità tra le società di gestione aeroportuale ed i rispettivi residenti, per i connaturati problemi di inquinamento acustico ed ambientale.

9. *Dati di traffico*

Nel primo semestre del 2012 è proseguita la tendenza negativa del traffico già profilatasi nell'ultimo bimestre del 2011.

Il traffico passeggeri ha, infatti, registrato un andamento analogo a quello del primo semestre 2011, con un decremento percentuale dello 0,1 ed un numero totale di passeggeri trasportati di 68.963.597.

Di seguito vengono esposti alcuni dati riguardanti i sistemi aeroportuali di Roma e di Milano.

Lo scalo di Roma Fiumicino ha registrato un totale complessivo di passeggeri pari a 17.329.810, con una flessione dell'1,2 per cento rispetto al primo semestre 2011, nonché una forte diminuzione, nell'ordine del nove per cento, del trasporto merci, ora di 69.142 tonnellate.

Situazione analoga anche per il secondo aeroporto romano, quello di Ciampino, che, pur mantenendo il limite massimo di cento movimenti commerciali al giorno quale capacità allocabile, ha registrato una leggera flessione, pari allo 0,7 per cento, con un totale passeggeri di 2.294.497 ed una consistente diminuzione del trasporto merci, eguale al nove per cento, con un totale di 8.734 tonnellate.

Passando al sistema aeroportuale di Milano, si fa rilevare che lo scalo di Malpensa ha registrato una contrazione del 3,6 per cento del traffico, attestandosi su un totale di 8.888.456 passeggeri, ed una forte diminuzione, pari al nove per cento, del trasporto merci, con un totale di 208.810 tonnellate.

Nonostante ciò, Milano Malpensa ha confermato, anche nei primi sei mesi del 2012, un ruolo primario per la gestione del traffico merci nel nostro Paese: nello scalo è stato infatti gestito il 46,5 per cento della merce trasportata.

L'aeroporto di Milano Linate ha invece registrato, rispetto ai primi sei mesi del 2011, incrementi sia del traffico passeggeri, con una crescita del 4 per cento per un totale di 4.484.591, sia di quello merci, con un aumento del 3,5 per cento per un totale di 10.275 tonnellate.

Lo scalo di Bergamo Orio al Serio, infine, ha registrato, rispetto allo stesso periodo del 2011, aumenti sia del traffico passeggeri, con una crescita del 7,3 per cento per un totale di 4.205.287, sia di quello merci, con un incremento dell'1,6 per cento per un totale di 56.558 tonnellate.

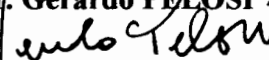
10. Allegati

Allegato 1 Rotte esercite in Oneri di Servizio Pubblico sul territorio italiano al 30 giugno 2012;

Allegato 2 Traffico aereo passeggeri (gennaio - giugno 2012);

Allegato 3 Movimenti cargo (gennaio - giugno 2012).

IL DIRETTORE GENERALE
Dr. Gerardo PELOSI



IL CAPO DIPARTIMENTO
Ing. Amedeo FUMERO



Allegato n. 1

ROTTES ESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE al 30.06.2012		
REGIONE	COMPAGNIA	DATA DI ATTIVAZIONE
SARDEGNA		
CAGLIARI - BOLOGNA e v.v. (1)	MERIDIANAFLY	15 gennaio 2007
CAGLIARI - FIRENZE e v.v. (1)		
CAGLIARI - NAPOLI e v.v. (1)		
CAGLIARI - PALERMO e v.v. (1)		
CAGLIARI - TORINO e v.v. (1)		
CAGLIARI - VERONA e v.v. (1)		
OLBIA - BOLOGNA e v.v. (1)		
OLBIA - VERONA e v.v. (1)		
ALGHERO - BOLOGNA e v.v. (1)	AIRONE	1 marzo 2007
ALGHERO - TORINO e v.v. (1)		
ALGHERO - MILANO LIN e v.v. (2)		25 ottobre 2009
ALGHERO - ROMA FCO e v.v. (2)		
CAGLIARI - MILANO LIN e v.v. (2)	AIRONE, ALITALIA E MERIDIANAFLY	25 ottobre 2009
CAGLIARI - ROMA FCO e v.v. (2)		
OLBIA - MILANO LIN e v.v. (2)	MERIDIANAFLY	25 ottobre 2009
OLBIA - ROMA FCO e v.v. (2)		
SICILIA		
LAMPEDUSA - CATANIA e v.v. (3)	MERIDIANAFLY	25 agosto 2009
LAMPEDUSA - PALERMO e v.v. (3)		
PANTELLERIA - PALERMO e v.v. (3)		
PANTELLERIA - TRAPANI e v.v. (3)		
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO		
BOLZANO - ROMA FCO e v.v. (4)	AAA - AIR ALPS AVIATION	1 dicembre 2009
CALABRIA		
CROTONE - MILANO LIN e v.v. (5)	ALITALIA - C.A.I.	7 dicembre 2011
CROTONE - ROMA FCO e v.v. (5)		
REGGIO CALABRIA - TORINO e v.v. (6)	ALITALIA - C.A.I.	10 ottobre 2011

(1) OSP imposti con D.M. n. 36 del 29.12.2005 (GURI n. 8 dell'11.01.2006 e GUUE serie C 93 del 21.04.2006)

(2) OSP imposti con D.M. n. 103 del 5.08.2008 (GURI n. 199 del 26.08.2008 e GUUE serie C 232 del 10.09.2008)

(3) OSP imposti con D.M. n. 2 del 9.01.2009 (GURI n. 22 del 28.01.2009 e GUUE serie C 47 del 26.02.2009 rettificata da GUUE n. C 50 del 3.03.2009)

(4) OSP imposti con D.M. n. 552 del 24.06.2009 (GURI n. 156 dell'8.07.2009 e GUUE serie C 158 dell'11.07.2009)

(5) OSP imposti con D.M. del 4.05.2009 (GURI n. 124 del 30.05.2009 e GUUE serie C 131 del 10.06.2009)

(6) OSP imposti con D.M. n. 108 del 23.03.2011 (GURI n. 91 del 20.04.2011 e GUUE serie C 141 del 12.05.2011)

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Allegato n. 2

PASSEGGERI (Gennaio-Giugno/2012)													
N.	Aeroporto	Nazionali	%	Internazioni all	%	Transit O	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale	TOTALE	%	
1	Aighero	440.900	-1,2	211.201	0,5	2.101	1.479,7	654.202	-0,3	605	112,3	654.807	-0,3
2	Ancona	78.852	-1,3	175.850	-7,0	3.124	62,2	257.826	-4,8	2.749	-40,8	260.575	-5,4
3	Bari	1.359.846	5,7	433.686	2,4	8.308	102,4	1.801.840	5,1	2.088	-9,3	1.803.928	5,1
4	Bergamo	1.319.406	11,9	2.881.549	5,4	3.045	68,2	4.204.000	7,4	1.287	-18,9	4.205.287	7,3
5	Bologna	801.925	3,0	1.894.170	-4,1	35.137	33,0	2.731.232	-1,8	3.683	-33,2	2.734.915	-1,8
6	Bolzano	17.968	-37,8	58	-72,5		-100,0	18.026	-38,1	4.392	1,1	22.418	-33,0
7	Brescia	47	-79,9	13.582	-24,1	290	-35,4	13.919	-25,0	1.823	-13,8	15.742	-23,9
8	Brindisi	840.099	9,8	136.960	2,4	2.316	0,7	979.375	8,7	1.452	36,1	980.827	8,7
9	Cagliari	1.307.338	-0,3	279.222	-13,0	9.374	35,0	1.595.934	-2,7	1.693	-7,3	1.597.627	-2,7
10	Catania	2.413.805	-4,2	570.748	7,2	17.792	160,2	3.002.345	-1,8	1.655	7,1	3.004.000	-1,8
11	Crotone	62.658	16,4	1.077				63.739	18,4	241	131,7	63.980	18,6
12	Cuneo	29.453	-4,1	67.669	-6,2	162	-37,0	97.284	-5,7	1.006	-26,7	98.290	-5,9
13	Firenze	174.397	-12,9	706.405	-1,1	42	110,0	880.844	-3,7	5.987	1,4	886.831	-3,6
14	Foggia	2.674	-92,1		-100,0			2.674	-92,1	470	-22,6	3.144	-90,9
15	Forlì	1.129	-97,6	131.018	-8,2	108	-58,6	132.255	-30,5	412	-23,0	132.667	-30,5
16	Genova	406.521	-0,6	248.744	9,5	2.051	74,1	657.316	3,2	3.735	-14,5	661.051	3,0
17	Grosseto	244		1.255	8,8			1.499	29,9	211	-37,0	1.710	14,8
18	Lamezia T.	851.470	3,3	127.608	-9,9	2.248	-27,2	981.326	1,3	350	-8,6	981.676	1,3
19	Milano LIN	2.591.385	-1,0	1.858.930	12,2	726	-38,4	4.451.041	4,1	33.550	-1,6	4.484.591	4,0
20	Milano MXP	1.782.814	-5,5	6.999.666	-3,4	100.191	17,0	8.882.671	-3,6	5.785	6,8	8.888.456	-3,6
21	Napoli	1.533.128	0,1	1.171.734	7,4	11.984	26,1	2.716.846	3,2	3.568	-17,1	2.720.414	3,2
22	Olbia	383.938	-11,3	234.356	15,7	2.031	-87,2	620.325	-4,8	4.790	-24,1	625.115	-5,0
23	Palermo	1.787.294	-8,9	348.097	6,0	8.750	22,9	2.144.141	-6,7	1.416	-2,2	2.145.557	-6,7
24	Parma	56.140	-39,9	22.562	-26,5	1	-99,4	78.703	-36,7	933	-7,5	79.636	-36,4
25	Perugia	20.500	-8,3	57.126	4,8	129	1.742,9	77.755	1,2	2.355	46,1	80.110	2,1
26	Pescara	113.895	13,5	143.621	2,4	79	-66,1	257.595	6,9	1.657	7,3	259.252	6,9
27	Pisa	656.280	16,8	1.405.844	-1,2	2.831	-41,3	2.064.955	3,8	3.118	-0,9	2.068.073	3,8
28	Reggio Cal.	258.212	23,0		-100,0			258.212	5,7	633	-38,8	258.845	5,5
29	Rimini	112.297	35,6	269.309	7,9	1.179	139,1	382.785	15,0	1.792	-8,3	384.577	14,8

Allegato n. 3

CARGO (Gennaio-Giugno/2012)											
N.	Aeroporto	Merci Avio	%	Merci Superficie	%	Totale Merci	%	Posta	%	TOTALE	%
1	Alghero	772	2,9			772	2,9		-100,0	773	2,9
2	Ancona	2.863	-12,0			2.863	-12,0	384	-6,1	3.247	-11,4
3	Bari	118	16,8			118	16,8	921	-7,3	1.039	-5,1
4	Bergamo	56.400	1,5	158	6,0	56.558	1,6			56.558	1,6
5	Bologna	14.413	-10,1	5.210	-5,4	19.623	-8,9	809	116,9	20.432	-6,8
6	Bolzano										
7	Brescia	2.087	159,3	6.221	27,7	8.308	46,3	13.741	0,5	22.049	14,0
8	Brindisi	26	-21,2			26	-21,2			26	-21,2
9	Cagliari	817	-3,2			817	-3,2	701	-8,2	1.518	-5,6
10	Catania	4.116	0,6	30	2900,0	4.146	1,3	222	-47,6	4.368	-3,3
11	Crotone										
12	Cuneo										
13	Firenze	75	-27,9	108	-43,8	183	-38,2			183	-38,2
14	Foggia										
15	Forlì	2	-99,6			2	-99,6			2	-99,6
16	Genova	201	-27,4	1.240	-17,0	1.441	-18,5			1.441	-18,5
17	Grosseto										
18	Lamezia T.	55	0,0			55	0,0	808	-6,2	863	-5,8
19	Milano LIN	8.067	-0,6			8.067	-0,6	2.208	22,2	10.275	3,5
20	Milano MXP	204.392	-9,0			204.392	-9,0	4.418	-10,8	208.810	-9,0
21	Napoli	618	24,1	809	-15,0	1.428	-1,4	1.097	8,6	2.525	2,7
22	Olbia	63	-30,0			63	-30,0			63	-30,0
23	Palermo	263	-31,5			263	-31,5	593	-7,2	856	-16,3
24	Parma		-100,0				100,0				0
25	Perugia										
26	Pescara	13	550,0			13	550,0	643	6,5	656	8,3
27	Pisa	2.951	0,1	296	-20,0	3.247	-2,1	60	5,3	3.307	-2,0
28	Reggio Cal.	59	-19,2			59	-19,2			59	-19,2
29	Rimini	278	-11,5			278	-11,5	3		280	-10,8
30	Roma CIA	8.734	-9,0			8.734	-9,0			8.734	-9,0
31	Roma FCO	65.326	-8,0			65.326	-8,0	3.816	-23,5	69.142	-9,0
32	Siena										
33	Torino	348	-35,1	5.221	60,8	5.571	47,3	1		5.572	47,3
34	Trapani	11	22,2			11	10,0			11	10,0
35	Treviso	53	-93,9			53	-93,9			53	-93,9
36	Trieste - Ronchi dei L.	128	-12,3	288	15,2	416	5,1			416	5,1
37	Venezia	16.238	0,2	4.168	0,5	20.407	0,2	19	-60,4	20.426	0,1
38	Verona	88	-63,2	2.672	9,4	2.760	2,9		-100,0	2.760	2,8
	Totali	389.575	-6,8	26.421	11,8	416.000	-5,8	30.444	-3,6	446.444	-5,7

Fonte: Assaeroporti

PAGINA BIANCA

