

Doc. LXXI

n. 2

RELAZIONE

SULL'ANDAMENTO DEL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE E DI PRIVATIZZA- ZIONE DEL TRASPORTO AEREO

(Primo semestre 2013)

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

*Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
(LUPI)*

Comunicata alla Presidenza il 21 marzo 2014

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
UNO, COMMA QUATTRO, DELLA LEGGE DICOTTO GIUGNO 1998, NUMERO 194).

SOMMARIO.

1. Premessa.
2. Disposizioni normative.
3. Accordi di traffico.
4. Il contesto europeo: Accordi Orizzontali e Globali.
5. Oneri di servizio pubblico.
6. Bande orarie negli aeroporti - "Slot".
7. Assistenza a terra negli aeroporti - "Handling".
8. Inquinamento acustico negli aeroporti - "Noise".
9. Dati di traffico.
10. Allegati.

1. PREMESSA.

L'articolo uno, comma quattro, della Legge diciotto 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 2013.

2. DISPOSIZIONI NORMATIVE.

Nelle more dell'operatività dell'Autorità Indipendente di Regolazione dei Trasporti, prevista dalla normativa nazionale di recepimento della Direttiva 12/2009/CE (Decreto Legge ventiquattro gennaio 2012, numero uno, convertito nella Legge ventiquattro marzo 2012, numero ventisette, articolo trentasei, comma uno) in data sette giugno 2013 è stato emanato l'Atto di indirizzo numero 220 per l'espletamento delle funzioni dell'Autorità di vigilanza in materia di diritti aeroportuali, che sono state attribuite in via provvisoria all'Ente nazionale per l'aviazione civile (di seguito: "ENAC").

Le funzioni riguardano in particolare: la predisposizione e l'approvazione dei modelli tariffari calibrati sulla base del traffico annuo di movimenti passeggeri; la verifica e approvazione

della corretta applicazione da parte dei gestori aeroportuali di tali modelli e del livello dei diritti aeroportuali in coerenza con gli obblighi di concessione; la predisposizione dei modelli semplificati di aggiornamento dei medesimi diritti per gli aeroporti con traffico pari o inferiore al milione di movimenti di passeggeri annui; la disposizione ai gestori di fornire, in sede di consultazioni, le previste informazioni agli utenti; l'adozione di misure per consentire, ai gestori ed agli utenti, negoziati finalizzati agli accordi sul livello dei servizi con specifico riguardo alla loro qualità; le autorizzazioni per la differenziazione dei servizi allo scopo di fornirli in modo personalizzato.

Per lo stesso periodo, le funzioni di vigilanza in materia di diritti aeroportuali attribuite all'Autorità sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Esse, in particolare, riguardano: il controllo che, nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali, siano applicati i principi di correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza, consultazione degli utenti aeroportuali, non discriminazione, orientamento alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso; l'adozione, in caso di violazione dei predetti principi e di inosservanza delle linee di politica economica e tariffaria di settore, di provvedimenti di sospensione dei regimi tariffari adottati, con applicazione dei livelli tariffari preesistenti e comunicazione al gestore delle violazioni contestate, con assegnazione del termine previsto per adottare i provvedimenti dovuti; la comunicazione di conclusione della procedura di sospensione nel caso siano venute meno le cause della stessa o l'adozione, in caso di inutile decorso del predetto termine, dei provvedimenti ritenuti necessari per la determinazione dei diritti aeroportuali.

In ottemperanza all'Atto di indirizzo, l'ENAC ha pertanto predisposto gli specifici modelli tariffari previsti dall'articolo 76, comma uno, del richiamato Decreto Legge 1/2012, da approvarsi previo parere congiunto del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti e di quello dell'economia e delle finanze.

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 si estende oltre i ventisette Stati membri dell'Unione Europea, includendo (in virtù dell'Accordo SEE sullo Spazio Economico Europeo) anche Islanda, Principato del Liechtenstein e Regno di Norvegia, mentre i rapporti aeronautici tra l'Unione Europea e i ventisette Stati membri, da un lato, e la Confederazione Svizzera, dall'altro, sono basati su uno specifico accordo che prevede la piena liberalizzazione dei servizi tra tale Confederazione e gli Stati membri, fatta eccezione per il cabotaggio, rinviato ad una fase successiva.

In merito a tale aspetto, vale evidenziare che l'Italia, anticipando il processo di liberalizzazione, anche nel 2013, in assenza di controinteressati, 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, nonché di assicurare a comunità locali, attualmente non servite da collegamenti aerei, l'esercizio del diritto alla mobilità. Questo tipo di concessioni è al momento oggetto di interlocuzione con la Commissione Europea.

Sempre in una prospettiva di apertura dei mercati, ci si è adoperati per dare applicazione provvisoria in via amministrativa a tutti gli Accordi Globali stipulati dall'Unione Europea

con vari Paesi esteri alla medesima, nonostante non risulti completato l'iter di ratifica che, in relazione alle diverse procedure in vigore nei vari Stati membri, si presenta particolarmente complesso. Si evidenzia che, a seguito della firma dell'accordo tra l'Unione Europea e lo Stato di Israele intervenuta nel mese di giugno 2013, l'ENAC ha dato tempestiva attuazione in via amministrativa alle nuove intese ed ha avviato le procedure di selezione pubblica per l'affidamento dei diritti previsti dal citato accordo.

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 sette luglio 2000, è stata costantemente perseguita una politica di apertura e sviluppo del mercato.

Si rammenta come, 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 diciannove, comma cinque-bis della Legge numero due del 2009, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge numero 185/2008.

Con tale normativa si è inteso dare 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 per gli aeroporti ed il trasporto aereo, in collaborazione con l'ENAC 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 diciotto mesi, per lo svolgimento di servizi in deroga alle intese vigenti e senza obbligo di reciprocità.

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

Repubblica Democratica Popolare di Algeria, Repubblica dell'Angola, Regno Arabo Saudita, Repubblica Argentina, Repubblica di Armenia, Repubblica dell'Azerbaijan, Regno del Bahrein, Repubblica Popolare del Bangladesh, Barbados, Repubblica di Bielorussia, Repubblica Federale del Brasile, Bosnia ed Erzegovina, Repubblica di Capo Verde, Repubblica Popolare Cinese, Repubblica di Corea, Repubblica di Croazia, Repubblica di Cuba, Repubblica dell'Ecuador, Repubblica Araba d'Egitto, Emirati Arabi Uniti, Repubblica delle Filippine, Gambia, Repubblica Georgiana, Giamaica, Impero del Giappone, Regno Hascemita di Giordania, Regione Amministrativa Speciale di Hong Kong della Repubblica Popolare Cinese, Repubblica dell'India, Repubblica d'Iraq, Stato d'Israele, Repubblica del Kazakistan, Repubblica del Kenya, Repubblica del Kosovo, Stato del Kuwait, Stato della Libia, Repubblica di Macedonia, Stati Uniti Messicani, Repubblica di Moldavia, Repubblica del Montenegro, Repubblica del Mozambico, Repubblica del Nicaragua, Repubblica Federale della Nigeria, Repubblica Islamica del Pakistan, Repubblica di Panamá, Qatar, Federazione Russa, Repubblica del Senegal, Repubblica di Serbia, Singapore, Taiwan – Repubblica di Cina, Repubblica del Tagikistan, Repubblica Unita di Tanzania, Turkmenistan, Ucraina, Repubblica Bolivariana del Venezuela e Repubblica Socialista del Vietnam.

I negoziati, per via epistolare o diretta, si sono conclusi con i seguenti Paesi, con alcuni dei quali si sono avute più fasi di sviluppo delle relazioni aeronautiche:

Repubblica Democratica Popolare di Algeria, Regno Arabo Saudita (due accordi), Regno del Bahrein, Repubblica Federale del Brasile (due accordi), Repubblica Popolare Cinese (due accordi), Repubblica di Corea (due accordi), Repubblica di Croazia (due fasi previste

dall'ECAA, l'accordo multilaterale sullo Spazio Aereo Comune Europeo), Repubblica di Cuba, Repubblica dell'Ecuador, Repubblica Araba d'Egitto, Emirati Arabi Uniti (quattro accordi), Repubblica Federale Democratica d'Etiopia, Repubblica Georgiana, Impero del Giappone (tre accordi), Regno Hashemita di Giordania, Regione Amministrativa Speciale di Hong Kong della Repubblica Popolare Cinese, Repubblica dell'India, Repubblica d'Iraq, Stato di Israele, Repubblica del Kosovo, Stato del Kuwait, Repubblica di Macedonia, Stati Uniti Messicani, Repubblica di Moldavia, Repubblica di Panamá, Qatar (tre accordi), Federazione Russa (due intese provvisorie ed un accordo), Singapore, Sri Lanka – Ceylon (due accordi), Taiwan – Repubblica di Cina, Ucraina (due accordi) e Repubblica Socialista del Vietnam (due accordi).

In particolare, nel corso del primo semestre 2013, si sono avuti negoziati, con esito positivo, con la Repubblica di Corea, la Repubblica dell'Ecuador, la Repubblica Araba d'Egitto, lo Stato d'Israele, il Qatar e lo Sri Lanka (Ceylon).

Sono in corso di svolgimento le procedure per la definizione di nuove intese con vari Stati, ai quali sono state inviate proposte di ampliamento delle intese vigenti, che al momento non risultano riscontrate dalla controparte ovvero lo sono state con una controproposta attualmente in fase di valutazione. In alcuni casi le intese avviate hanno condotto alla fissazione di procedure negoziali dirette programmate per il secondo semestre 2013.

Sempre nel primo semestre 2013, il confronto negoziale è stato attivo con: Regno Arabo Saudita, Repubblica Argentina, Commonwealth dell'Australia, Repubblica dell'Azerbaijan, Repubblica Popolare del Bangladesh, Barbados, Emirati Arabi Uniti, Stato dell'Eritrea, Gambia, Giamaica, Impero del Giappone, Regione Amministrativa Speciale di Hong Kong della Repubblica Popolare Cinese (terza fase), Repubblica Islamica dell'Iran, Stato d'Israele, Repubblica del Kazakistan, Repubblica del Kenya, Stato del Kuwait, Stato della Libia, Stati Uniti Messicani, Repubblica di Mauritius, Repubblica del Mozambico, Repubblica del Nicaragua, Repubblica Islamica del Pakistan, Qatar, Federazione Russa, Repubblica del Senegal, Repubblica delle Seychelles, Repubblica Araba di Siria, Sri Lanka (Ceylon), Repubblica del Tagikistan, Repubblica Unita di Tanzania, Repubblica Tunisi, Repubblica di Turchia, Turkmenistan e Ucraina.

Si segnala, poi, che la immediata attivazione delle procedure per l'applicazione in via amministrativa dell'accordo tra Unione Europea e Stato d'Israele (sottoscritto il dieci giugno 2013) consentirà un consistente incremento dei collegamenti settimanali tra Italia e Stato d'Israele, a decorrere dall'estate 2013, da trentacinque complessivi a quarantacinque, di cui venticinque per il collegamento fra Roma e Tel Aviv, tredici per quello tra Milano e Tel Aviv e sette da/per ciascuno scalo italiano verso ogni destinazione israeliana.

Si ricordano, in sintesi, qui di seguito, i risultati ottenuti a decorrere dal 2009:

- (1) Ampliamento del "plafond" di frequenze passeggeri e cargo, attraverso l'istituzione di circa 399 servizi settimanali addizionali per parte, la liberalizzazione sia dei servizi con la Repubblica di Croazia (anche Quinta Libertà in Europa) e la Repubblica del Kosovo, la Repubblica di Serbia e la Repubblica di Macedonia (in Terza e Quarta Libertà), sia dei servizi cargo tra Italia e Repubblica dell'India, nonché la liberalizzazione delle relazioni fra l'Italia e la città di Dammam nel Regno Arabo Saudita.
- (2) Ampliamento del numero di scali operabili dai vettori, attraverso l'istituzione di oltre trentaquattro scali addizionali per parte e la loro completa liberalizzazione, per quanto concerne gli accordi con Repubblica di Croazia, Repubblica di Macedonia, Repubblica di Serbia, Repubblica del Kosovo, Repubblica di Moldavia e Stato d'Israele.
- (3) Liberalizzazioni dei vettori designabili, ciò che è avvenuto in concreto con la facoltà di designazione dei vettori tra l'Italia e quattordici Paesi esterni alla Unione Europea.

- (4) Estensione ai vettori comunitari della possibilità di operare dall'Italia, introducendo le clausole di designazione comunitaria in sedici accordi che in precedenza viceversa non contemplavano tale facoltà, compresi quattro Stati firmatari dell'ECAA.

Dal punto di vista operativo, l'ENAC ha inoltre adottato 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 due del 2009, sono stati in totale autorizzati, nelle stagioni di traffico IATA indicate, i seguenti collegamenti in aggiunta a quelli di norma previsti negli accordi in vigore:

SUMMER 2013:	novantuno servizi settimanali (*)
WINTER 12-13:	novantuno servizi settimanali (*)
SUMMER 2012:	sessantasette servizi settimanali (*)
WINTER 11-12:	centotrentotto servizi settimanali
SUMMER 11:	centotrentotto servizi settimanali
WINTER 10-11:	centocinque servizi settimanali
SUMMER 10:	quarantatré servizi settimanali
WINTER 09-10:	sedici servizi settimanali
SUMMER 09:	undici servizi settimanali
WINTER 08-09:	undici servizi settimanali

- (*) La riduzione dei servizi rispetto alle tre 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 due del 2009.

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

4. IL CONTESTO EUROPEO: ACCORDI ORIZZONTALI E GLOBALI

A seguito dell'adozione, in data venti dicembre 2012, delle Conclusioni del Consiglio dell'Unione Europea sulla politica delle relazioni estere, il primo semestre del 2013 è stato caratterizzato dal raggiungimento, nei termini e secondo le priorità indicati, della più ampia liberalizzazione del mercato del trasporto aereo europeo, in un quadro informato alla concorrenza leale ed alla convergenza sui principi sanciti dalla normativa comunitaria.

Come di consueto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo e l'ENAC hanno garantito la partecipazione italiana con propri rappresentanti a numerose riunioni presso il suddetto Consiglio dell'Unione Europea e presso la Commissione Europea a Bruxelles, nonché alle negoziazioni degli Accordi Globali ed alle riunioni dei Comitati Congiunti istituiti presso l'Unione medesima.

Sempre in tema di Accordi Globali, è stata predisposta la settima sessione delle complesse consultazioni aeronautiche con l'Ucraina ed esaminata la possibilità di riaprire il negoziato con il Commonwealth dell'Australia.

Non si sono invece registrati progressi nell'applicazione, da parte della Federazione Russa, degli "Agreed Principles" per l'abolizione graduale delle tasse di sorvolo delle rotte transiberiane, mentre è stato avviato il dialogo con gli Stati del Golfo (ovvero, Regno Arabo Saudita, Regno del Bahrein, Emirati Arabi Uniti, Stato del Kuwait, Repubblica Islamica dell'Iran, Repubblica d'Iraq e Sultanato dell'Oman), al fine di poter operare in un quadro che garantisca equa competitività.

Si sono tenute le seguenti riunioni dei Comitati Congiunti, previsti dagli Accordi globali:

- 1^a JCEU/Giordania Amman – dieci gennaio 2013
- 12^a JCEU/USA Washington – quindici gennaio 2013
- 1^a JCEU/Moldova Chisinau – quattordici febbraio 2013
- 7^a JCEU/Marocco Casablanca – ventisei febbraio 2013
- 7^a JCEU/ECAA Podgorica – ventuno marzo 2013
- 13^a JCEU/USA Reykjavik – cinque giugno 2013

Risulta sempre più utilizzato l'inserimento di previsioni relative alla designazione dei vettori europei negli accordi, dal momento che, allo stato attuale, sono circa centoventi i Paesi che hanno usufruito di tale facoltà, o negoziando bilateralmente con gli Stati membri o attraverso gli accordi orizzontali. Al riguardo, per concludere, sono in trattazione in sede europea gli Accordi Orizzontali con i seguenti Stati:

Repubblica Argentina, Repubblica Popolare Cinese, Repubblica Araba d'Egitto, Stato del Kuwait, Stato della Libia, Repubblica della Namibia, Repubblica del Perù, Repubblica Sudafricana e Repubblica Tunisina, nonché i quindici Paesi ECOWAS (Economic Community of West African States), ovvero: Repubblica del Benin, Burkina Faso, Repubblica di Capo Verde, Repubblica di Costa d'Avorio, Federazione Russa, Repubblica del Gambia, Repubblica del Ghana, Repubblica di Guinea, Repubblica di Guinea-Bissau, Repubblica della Liberia, Repubblica del Mali, Repubblica del Niger, Repubblica Federale della Nigeria, Repubblica del Senegal, Repubblica della Sierra Leone e Repubblica Togolese.

5. ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO.

REGIONE VALLE D'AOSTA.

In data sedici gennaio 2013 è stato emanato il Decreto Ministeriale numero quattordici, che ha imposto oneri di servizio pubblico sulla rotta Aosta-Roma Fiumicino e viceversa, a partire dal trenta settembre 2013.

Il decreto in questione è stato pubblicato sia nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italia che in quella dell'Unione Europea, contenente anche il bando relativo alla connessa gara.

REGIONE TRENINO-ALTO ADIGE.

Si è emanato il Decreto Ministeriale numero cinque dell'otto gennaio 2013, di imposizione di nuovi oneri di servizio pubblico, a partire dal trenta giugno 2013, sul collegamento Bolzano-Roma Fiumicino e viceversa, decreto pubblicato sia nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana che in quella dell'Unione Europea.

Successivamente si sono avviate le opportune iniziative per assicurare la continuità di detto collegamento, mediante l'espletamento di apposita gara europea, in collaborazione con la Provincia Autonoma di Bolzano.

Poiché la aggiudicazione in questione è avvenuta a fronte di una sola offerta valida e costituendo, di conseguenza, la relativa compensazione un aiuto di Stato, si è dovuta predisporre nel mese di giugno la apposita notifica alla Commissione Europea mediante la procedura SANI (State Aid Notification Interactive).

Contestualmente è stato necessario emanare un nuovo decreto ministeriale di abrogazione del precedente D.M. numero 552/09, per evitare la sovrapposizione di efficacia di due provvedimenti ministeriali alla data del trenta giugno.

REGIONE CALABRIA.

AEROPORTO DI REGGIO CALABRIA.

Si sono avuti contatti con la Regione, orientata a proseguire gli interventi per continuare ad assicurare il collegamento Reggio Calabria –Torino Caselle e viceversa.

Per quanto concerne detto collegamento, è stato emanato il Decreto Direttoriale numero due del diciannove febbraio 2013, di aggiornamento tariffario relativo alla variazione del costo del carburante (“jet fuel”).

AEROPORTO DI CROTONE.

In data quattro febbraio 2013 si è svolta la seconda seduta della Conferenza di Servizi, indetta per individuare il contenuto del nuovo regime onerato da imporre sull'aeroporto di Crotone, proseguendo poi i contatti con la Regione in merito alla struttura impositiva da trasporre nel decreto ministeriale e nella relativa documentazione di gara.

Nei mesi di maggio e giugno, su richiesta della Regione, si è affrontata la problematica del nulla osta ministeriale da accordare allo schema di Convenzione tra la Regione e la Società di Gestione Aeroporto Sant'Anna S.p.A., al fine di attribuire al medesimo lo status di Servizio di Interesse Economico Generale – SIEG.

REGIONE TOSCANA.

In data ventinove gennaio 2013 si è svolta la seconda, conclusiva riunione della Conferenza di Servizi, precedentemente convocata, al fine di definire gli oneri di servizio pubblico sull'aeroporto Elba Marina di Campo.

REGIONE SARDEGNA.

Nel corso del primo semestre 2013 sono stati emanati i Decreti Ministeriali numero sessantuno del ventuno febbraio, che ha imposto nuovi oneri di servizio pubblico sui collegamenti tra Alghero, Cagliari ed Olbia con Roma Fiumicino e Milano Linate, e numero 133 del due aprile, di parziale modifica del precedente Allegato Tecnico, entrambi pubblicati sia nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana che in quella dell'Unione Europea.

REGIONE SICILIA.

In base alle risultanze della Conferenza di Servizi, svoltasi nel secondo semestre 2012, è stato emanato il Decreto Ministeriale numero novantaquattro del tredici marzo 2013, che ha imposto, a partire dal 30 giugno 2013, nuovi oneri di servizio pubblico sulle rotte Pantelleria–Palermo e viceversa, Lampedusa–Palermo e viceversa, Lampedusa–Catania e viceversa, Pantelleria–Trapani e viceversa.

Il decreto in questione è stato pubblicato sia nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, che in quella dell'Unione Europea. In quest'ultima sono stati anche pubblicati gli atti della gara europea per l'ottenimento in esclusiva dei servizi aerei onerati.

Visto l'esito negativo del predetto procedimento concorsuale, si è reso necessario prorogare la Convenzione in essere con la Società Darwin Airline, che sarebbe venuta a scadere il trentuno maggio 2013.

Infine, sui citati collegamenti si è disposto l'aggiornamento delle tariffe di volo in ragione della variazione rilevata del costo del carburante (“jet fuel”).

6. BANDE ORARIE NEGLI AEROPORTI—“SLOT”.

Nel mese di gennaio del 2013 è stata emanata la sentenza con cui il Consiglio di Stato ha confermato la decisione del Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, respingendo il ricorso di Alitalia, presentato nel novembre del 2012, contro le decisioni dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato, che prevedevano la cessione di “slot” sul collegamento Milano Linate–Roma Fiumicino e viceversa.

A decorrere da marzo 2013, pertanto, il vettore Easyjet ha iniziato ad operare servizi aerei giornalieri sul suddetto collegamento, in concorrenza diretta con la Compagnia aerea Alitalia CAI.

L'ingresso del vettore Easyjet sulla rotta in questione, incrementando il livello di concorrenza, pone le basi per un ulteriore sviluppo nel processo di liberalizzazione del mercato del trasporto aereo, che sul percorso in argomento vede anche la compresenza dell'alternativa del trasporto ferroviario ad alta velocità – TAV.

Si è poi provveduto a designare l'aeroporto di Rimini quale aeroporto “ad orari facilitati”, per le sole stagioni di traffico estive, in considerazione del fatto che i volumi di traffico che si registrano durante tale stagione, ed in particolare durante alcuni giorni della settimana, hanno causato nel passato criticità che hanno contribuito a produrre disservizi e ritardi da parte dei vettori aerei operanti sull'aeroporto in questione.

Ai sensi del Regolamento (CE) numero 793/2004 e successive modifiche ed integrazioni, l'aeroporto ad orari facilitati è un aeroporto in cui esiste un rischio di congestione in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell'anno, risolvibile eventualmente grazie alla cooperazione volontaria tra vettori aerei e in cui viene nominato un Facilitatore degli orari, con il compito di agevolare l'attività dei vettori aerei che operano o intendono operare in tale aeroporto.

Si è inoltre provveduto a riservare “slot” in favore dei vettori esercenti i collegamenti imposti in oneri di servizio pubblico presso la Regione Sicilia e gli aeroporti di Reggio di Calabria e Bolzano.

Conclusivamente, ci si è attivati al fine di adottare idonee misure atte a rimuovere singole situazioni di criticità.

7. ASSISTENZA A TERRA NEGLI AEROPORTI – “HANDLING”.

Il testo del nuovo Regolamento comunitario destinato ad abrogare la Direttiva 96/67/CE, deliberato dal Consiglio della Unione Europea – Formazione “Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia” nel primo semestre dell'anno 2012, è stato adottato in prima lettura dal Parlamento Europeo nella primavera dell'anno 2013.

Se ne rammentano, ad ogni buon fine, gli obiettivi:

- (1) Garantire che le Compagnie aeree abbiano una più ampia scelta di soluzioni per i servizi di assistenza a terra nell'ambito degli aeroporti dell'Unione Europea.
- (2) Armonizzare e chiarire le condizioni amministrative nazionali per l'ingresso nel mercato (riconoscimento di idoneità).
- (3) Garantire parità di condizioni tra le società che offrono servizi di assistenza a terra nell'ambito di regimi di regolamentazione differenti.
- (4) Migliorare la gestione delle infrastrutture centralizzate.
- (5) Migliorare l'attività di coordinamento tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, ovvero gli operatori aeroportuali con funzione di coordinatori di terra nella rete dei trasporti aerei dell'Unione Europea, secondo il sistema “gate-to-gate”.

In ogni caso, per quanto concerne sia la problematica della assistenza a terra qui evidenziata, che quelle dell'inquinamento acustico e delle bande orarie negli aeroporti (oggetto di

trattazione nella presente Relazione), dovrà essere avviato il necessario confronto tra il Consiglio della Unione Europea ed il Parlamento Europeo, anche nell'ottica di quanto ritenuto dalla Commissione Europea, secondo la quale tale bozza regolamentare dovrà trovare una collocazione nell'ambito del cosiddetto "Pacchetto Aeroporti", congiuntamente ai Regolamenti relativi, per l'appunto, al "Noise" ed agli "Slot".

Occorre tuttavia evidenziare che il "Pacchetto Aeroporti" citato non risulta inserito nel programma presentato dalla Presidenza di turno della Unione Europea, affidata alla Lituania: se ne prevede dunque un rinvio all'anno 2014.

8. INQUINAMENTO ACUSTICO NEGLI AEROPORTI - "NOISE".

Il testo di Regolamento, che andrà a sostituire la Direttiva CE 2002/30, deliberato dal Consiglio della Unione Europea nel primo semestre dell'anno 2012, è stato valutato in prima lettura dal Parlamento Europeo che ha già formulato le proprie osservazioni.

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

Il nuovo Regolamento contribuirà a standardizzare i comportamenti degli Stati membri sulla materia in questione, costituendo una base su cui poter definire la successiva "capacità ambientale" di ogni singolo aeroporto.

Tale impostazione risulta condivisa dall'Italia, ove si riscontra un livello di conflittualità sempre maggiore fra le Società di Gestione aeroportuali e gli abitanti dei rispettivi territori limitrofi, per i connotati problemi di inquinamento non solo acustico, ma anche ambientale.

9. DATI DI TRAFFICO.

Nel primo semestre 2013 sono transitati negli aeroporti italiani 66.650.615 passeggeri, come da Allegato due alla presente Relazione, con una contrazione del 3,4 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno 2012.

Sempre rispetto al medesimo semestre dell'anno trascorso, gli aeroporti con oltre dieci milioni di passeggeri hanno registrato una diminuzione del 2,94 per cento; per quelli, invece, con traffico compreso tra cinque e dieci milioni di passeggeri la flessione è stata pari allo 0,62 per cento. Diminuzioni maggiori si sono riscontrate sia negli aeroporti con traffico fra uno e cinque milioni di passeggeri (-5,52 per cento), che in quelli aventi volumi di traffico inferiori ad un milione di passeggeri (-15,13 per cento).

Per quanto riguarda il traffico merci, di cui all'Allegato tre di questa Relazione, nel primo semestre del corrente anno sono state movimentate 444.908 tonnellate, con una flessione dello 0,4 per cento rispetto allo stesso periodo del 2012.

Di seguito si riportano, in dettaglio, alcuni dati riferiti ai due sistemi aeroportuali di Roma e Milano.

L'aeroporto di Roma Fiumicino ha registrato un numero complessivo di passeggeri pari a 16.924.833, con una flessione del 2,3 per cento rispetto al primo semestre 2012, mentre vi è una sostanziale invarianza del trasporto merci, attestato su 69.141 tonnellate.

Lo scalo di Roma Ciampino, mantenendo il limite massimo di cento movimenti commerciali al giorno quale capacità allocabile, ha registrato una flessione piuttosto consistente, pari al 7,2 per cento, del traffico passeggeri, mentre per il traffico merci la diminuzione è di appena l'1,1 per cento.

L'aeroporto di Milano Malpensa ha registrato una contrazione del 4,1 per cento del traffico passeggeri; in diminuzione, sia pur lieve (0,4 per cento), anche il trasporto merci.

Flessioni si riscontrano anche per lo scalo di Milano Linate, esattamente del 2,8 per cento per quanto riguarda il dato del traffico passeggeri e dello 0,7 per cento per quello concernente il trasporto merci.

Lo scalo di Bergamo Orio al Serio, infine, ha registrato rispetto al primo semestre dell'anno 2012, una diminuzione del traffico passeggeri pari allo 0,9 per cento, con una modesta crescita, pari allo 0,1 per cento, del traffico merci.

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE
Ing. Fabrizio ROSSI

IL CAPO DIPARTIMENTO
Ing. Amedeo FUMERO

10. ALLEGATI

Allegato Uno

Rotte esercite in oneri di servizio pubblico sul territorio italiano al trenta giugno 2013.

Allegato Due

Traffico passeggeri (gennaio - giugno 2013).

Allegato Tre

Movimenti cargo (gennaio - giugno 2013).

Allegato Quattro

Movimenti aeromobili (gennaio - giugno 2013).

ALLEGATO 1 – ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO.

ROTTE ESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE al 30.6.2013	
REGIONE	COMPAGNIA
SARDEGNA	
ALGHERO - BOLOGNA e v.v. (2)	MERIDIANAFLY
ALGHERO - MILANO LIN e v.v. (1)	
ALGHERO - TORINO e v.v. (2)	
CAGLIARI - BOLOGNA e v.v. (2)	
CAGLIARI - NAPOLI e v.v. (2)	
CAGLIARI - TORINO e v.v. (2)	
CAGLIARI - VERONA e v.v. (2)	
OLBIA - BOLOGNA e v.v. (2)	
OLBIA - MILANO LIN e v.v. (1)	
OLBIA - ROMA FCO e v.v. (1)	
OLBIA - VERONA e v.v. (2)	
ALGHERO - ROMA FCO e v.v. (1)	ALITALIA C.A.I.
CAGLIARI - MILANO LIN e v.v. (1)	ALITALIA C.A.I. e MERIDIANAFLY
CAGLIARI - ROMA FCO e v.v. (1)	
SICILIA	
LAMPEDUSA - CATANIA e v.v. (3)	DARWIN AIRLINE
LAMPEDUSA - PALERMO e v.v. (3)	
PANTELLERIA - PALERMO e v.v. (3)	
PANTELLERIA - TRAPANI e v.v. (3)	
CALABRIA	
REGGIO CALABRIA - TORINO e v.v. (4)	ALITALIA - C.A.I.
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO	
BOLZANO - ROMA FIUMICINO e v.v. (5)	DARWIN AIRLINE

(1) 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)

(2) 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)

(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. 108 del 23.03.2011 (GURI n. 91 del 20.04.2011 e GUUE serie C 141 del 12.05.2011)

(5) OSP imposti con D.M. n. 5 dell'8.01.2013 (GURI n. 23 del 28.01.2013 e GUUE serie C 31 del 2.02.2013) -
DECORRENZA 30 GIUGNO 2013

		Gennaio - Giugno 2013 (su base 2012)											
N.	Aeroporto	Nazionali	Internazionali %	Transito %	Totale		Aviazione Generale %	TOTALE %					
					Commerciale	Aviazione Generale							
1	Alghero	436.435	-1,0	220.175	4,3	12.943	516,0	669.553	2,4	352	-41,8	669.905	-2,3
2	Ancona	81.400	3,2	150.129	-14,6	2.410	-22,8	233.939	-9,3	2.402	-12,6	236.341	-9,3
3	Bari	1.215.623	-10,6	455.716	5,0	3.469	-58,3	1.674.808	-7,1	1.690	-19,5	1.676.498	-7,1
4	Bergamo	1.304.282	-1,2	2.857.911	-0,8	5.750	78,9	4.167.943	-0,9	886	-31,2	4.168.829	-0,9
5	Bologna	767.289	-4,3	2.101.105	10,9	30.939	-12,0	2.899.333	6,2	3.642	-1,1	2.902.975	6,1
6	Bolzano	2.308	-87,2	0	100,0	0	2.308		87,2	3.942	-10,3	6.250	-72,1
7	Brescia	0	100,0	6.665	-50,9	33	-88,6	6.698	-51,9	1.467	-19,5	8.165	48,1
8	Brindisi	772.548	-8,0	146.113	6,5	1.098	-52,6	919.759	-6,1	1.629	12,2	921.388	-6,1
9	Cagliari	1.244.909	-4,8	304.169	8,9	1.789	-80,9	1.550.867	-2,8	2.343	38,4	1.553.210	-2,8
10	Catania	2.256.053	-6,5	643.622	12,8	15.618	-12,2	2.915.293	-2,9	1.469	-11,2	2.916.762	-2,9
11	Crotone	8.272	-86,7	0	100,0	0	8.272		86,9	96	-73,7	8.368	86,9
12	Cuneo	53.963	83,2	71.616	5,8	0	100,0	125.579	29,1	907	-9,8	126.486	28,7
13	Firenze	153.863	-11,8	758.559	7,4	16	-61,9	912.438	3,6	5.665	-5,4	918.103	3,5
14	Foggia	2.365	-11,7	0	0	0	2.365		-11,7	332	-30,1	2.697	-14,5
15	Forlì	119	-89,5	39.607	-69,8	0	100,0	39.726	70,0	159	-61,4	39.885	69,9
16	Genova	368.965	-9,3	234.992	-5,5	467	-76,2	604.424	-8,1	3.357	-9,9	607.781	-8,1
17	Grosseto	170	-30,3	1.764	40,6	0	1.934		29,0	213	1,0	2.147	25,6
18	Lamezia T.	818.752	-3,8	137.795	8,0	1.527	-32,1	958.074	-2,4	245	30,0	958.319	-2,4
19	Milano LIN	2.459.126	-5,1	1.868.964	0,5	1.027	41,5	4.329.117	-2,7	24.761	-11,3	4.353.878	-2,8
20	Milano MXP	1.461.428	-18,0	6.978.240	-0,3	75.667	-24,5	8.515.335	-4,1	6.958	2,0	8.522.293	-4,1
21	Napoli	1.273.532	-16,9	1.197.673	2,2	13.916	16,1	2.485.121	-8,5	4.363	22,3	2.489.484	-8,5

22	Olbia	388.318	1,1	256.225	9,3	6.038	197,3	650.581	4,9	4.736	-1,1	655.317	4,8
23	Palermo	1.579.074	-11,7	377.054	8,8	7.159	-18,2	1.963.287	-8,4	1.270	-8,8	1.964.557	-8,4
24	Parma	55.880	-0,5	29.442	30,5	1	0,0	85.323	8,4	697	-25,3	86.020	8,0
25	Perugia	24.259	18,3	63.138	10,5	0	100,0	87.397	12,4	1.656	-29,7	89.053	11,2
26	Pescara	108.793	-4,5	136.610	-4,9	85	7,6	245.488	-4,7	3.063	84,9	248.551	-4,1
27	Pisa	599.822	-8,6	1.384.342	-1,5	4.555	60,9	1.988.719	-3,7	3.223	3,4	1.991.942	-3,7
28	Reggio Cal.	255.036	-11,2	0	1,050			256.086	-0,8	1.729	173,1	257.815	-0,4
29	Rimini	7.601	-93,2	229.841	-14,7	1.734	47,1	239.176	37,5	1.479	-17,5	240.655	37,4
30	Roma CIA	462.565	-14,8	1.650.785	-4,7	0		2.113.350	-7,1	15.386	-21,7	2.128.736	-7,2
31	Roma FCO	5.277.455	-9,5	11.536.068	1,4	110.997	-11,2	16.924.520	-2,3	313	42,9	16.924.833	-2,3
32	Siena	121	-76,0	22	-89,0	0	100,0	143	81,0	115	-91,0	258	87,0
33	Torino	862.307	-18,7	713.641	-3,3	1.160	-11,7	1.577.108	-12,4	3.634	13,3	1.580.742	12,4
34	Trapani	571.463	13,8	245.052	26,2	186	-43,3	816.701	17,2	530	-30,1	817.231	17,2
35	Treviso	228.190	-5,0	797.496	-9,6	901	26,2	1.026.587	-8,6	2.712	-2,8	1.029.299	-8,6
36	Trieste - Ronchi dei L.	251.876	1,2	146.783	-3,8	1.007	121,3	399.666	-0,6	1.191	400,857	400,857	-0,7
37	Venezia	798.268	-6,8	3.064.433	8,4	7.564	45,3	3.870.265	4,9	7.629	19,2	3.877.894	5,0
38	Verona	391.103	-25,7	855.435	-11,2	17.210	10,2	1.263.748	-16,1	3.343	8,4	1.267.091	16,0
0	TOTALI	26.543.533	-9,1	39.661.182	1,0	326.316	-10,1	66.531.031	-3,3	119.584	-6,6	66.650.615	-3,4

Cargo		Gennaio - Giugno 2013 (su base 2012)									
N.	Aeroporto	Merchi Avio	%	Merchi Superficie	%	Totale Merchi	%	Posta	%	TOTALE	%
1	Alghero	11	-98,6	0		11	-98,6	0	-100,0	11,1	-98,6
2	Aucona	3.106	8,5	0		3.106	8,5	362	-5,7	3.468,0	6,8
3	Bari	110	-6,8	0		110	-6,8	887	-3,7	997,0	-4,0
4	Bergamo	56.548	0,3	67	-57,6	56.615	0,1	0		56.615,0	0,1
5	Bologna	16.490	14,4	5.561	6,6	22.051	12,3	0	-100,0	22.051,1	7,9
6	Bolzano	0		0		0		0		0,0	
7	Brescia	1.938	-10,7	4.989	-19,8	6.927	-17,4	13.802	0,4	20.729,0	-6,3
8	Brindisi	8	-69,2	0		8	-69,2	0		8,0	-69,2
9	Cagliari	883	8,1	0		883	8,1	723	3,1	1.606,0	5,8
10	Catania	2.715	-34,0	0		2.715	-34,0	256	15,3	2.971,0	-32,0
11	Crotone	0		0		0		0		0,0	
12	Cuneo	0		0		0		0		0,0	
13	Firenze	61	-19,6	69	-35,3	130	-28,8	0		130,2	-28,8
14	Foggia	0		0		0		0		0,0	
15	Forlì	0	-100,0	0		0	-100,0	0		0,0	-100,0
16	Genova	539	169,0	1.998	50,8	2.537	66,3	0	-99,3	2.536,9	66,3
17	Grosseto	0		0		0		0		0,0	
18	Lamezia T.	48	-12,7	0		48	-12,7	822	1,7	870,0	0,8
19	Milano LIN	7.949	-1,5	0		7.949	-1,5	2.255	2,1	10.204,0	-0,7
20	Milano MXP	205.312	0,5	0		205.312	0,5	4.288	-2,9	209.600,0	0,4
21	Napoli	767	24,0	914	13,0	1.681	17,8	1.082	-1,4	2.763,3	9,5
22	Olbia	113	78,9	0		113	78,9	0		112,9	79,1
23	Palermo	205	-22,1	0		205	-22,1	550	-7,3	755,0	-11,8
24	Parma	0		0		0		0		0,0	
25	Perugia	0		0		0		0		0,0	
26	Pescara	10	-25,8	0		10	-25,8	588	-8,5	597,8	-8,9
27	Pisa	914	-69,0	214	-27,7	1.128	-65,3	54	-10,0	1.182,0	-64,3
28	Reggio Cal.	56	-3,9	0		56	-3,9	0		56,1	-3,9
29	Rimini	339	22,2	0		339	22,2	106	4,0	445,6	59,1

30	Roma CIA	8.637	-1,1	0	8.637	-1,1	4	8.641,0	-1,1
31	Roma FCO	65.684	0,6	0	65.684	0,6	3.457	69.141,0	0,0
32	Siena	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
33	Torino	624	79,1	4.636	-11,2	5.260	0	5.260,1	-5,6
34	Trapani	17	41,8	0	17	41,8	0	17,0	41,8
35	Treviso	0	-100,0	0	0	-100,0	0	0,0	-99,9
36	Trieste - Ronchi dei L.	160	25,0	205	-28,8	365	0	365,0	-12,3
37	Venezia	18.094	11,4	3.477	-16,6	21.572	3	21.574,8	5,6
38	Verona	254	188,6	1.945	-27,2	2.199	0	2.199,0	-20,3
0	TOTALI	391.593	0,5	24.075	-9,2	415.668	-0,1	444.907,7	-0,4

Movimenti		Gennaio - Giugno 2013 (su base2012)						
N.	Aeroporto	Nazionali	% Internazionali %	Totale Commerciale	% Aviazione Generale	% TOTALE %		
1	Alghero	4.255	-6,4 1.889	5,4 6.144	-3,0 266	-22,7 6.410	-4,0	
2	Ancona	1.801	1,4 2.312	-20,9 4.113	-12,4 2.170	-17,9 6.283	-14,4	
3	Bari	9.798	-15,2 4.322	-2,4 14.120	-11,7 1.681	-9,4 15.801	-11,4	
4	Bergamo	9.768	-6,4 23.814	-4,3 33.582	-4,9 907	-6,2 34.489	-5,0	
5	Bologna	7.373	-15,6 22.236	2,9 29.609	-2,4 1.914	-5,5 31.523	-2,6	
6	Bolzano	41	-96,5 10	-68,8 51	-95,7 5.201	-3,0 5.252	-19,9	
7	Brescia	1.784	-1,8 129	-39,2 1.913	-5,7 1.839	3.752	-29,4	44,0
8	Brindisi	5.544	-13,4 1.171	4,7 6.715	-10,7 844	-5,6 7.559	-10,2	
9	Cagliari	10.312	-16,6 2.831	11,2 13.143	-11,8 1.995	10,6 15.138	-9,4	
10	Catania	19.257	-7,1 5.459	4,4 24.716	-4,8 660	-13,0 25.376	-5,1	
11	Crotone	76	-93,1 0	100,0 76	-93,2 34	-77,5 110	-91,3	
12	Cuneo	902	17,6 625	8,5 1.527	13,7 976	-13,9 2.503	1,1	
13	Firenze	1.689	-5,5 10.400	0,2 12.089	-0,6 3.204	-8,2 15.293	-2,3	
14	Foggia	691	-5,7 0	691	-5,7 444	15,0 1.135	1,4	
15	Forlì	4	-89,5 282	-73,0 286	-73,5 272	-53,6 558	-66,5	
16	Genova	4.051	-14,1 3.279	-25,3 7.330	-19,5 2.683	-16,1 10.013	-18,6	
17	Grosseto	134	41,1 312	24,8 446	29,3 330	-5,4 776	11,8	
18	Lamezia T.	6.460	-8,1 1.120	4,1 7.580	-6,4 324	-18,2 7.904	-7,0	
19	Milano LIN	26.125	-6,7 18.974	-3,2 45.099	-5,3 10.964	-13,2 56.063	-6,9	
20	Milano MXP	12.494	-18,1 65.326	-3,9 77.820	-6,5 1.911	-5,1 79.731	-6,5	
21	Napoli	13.871	-17,3 9.011	-4,8 22.882	-12,8 2.823	3,4 25.705	-11,3	
22	Olbia	3.937	-3,3 2.291	7,6 6.228	0,4 2.328	-13,7 8.556	-3,8	
23	Palermo	14.686	-13,6 3.100	5,5 17.786	-10,8 678	-16,8 18.464	-11,0	
24	Parma	669	-39,5 477	21,4 1.146	-23,6 2.220	-3,3 3.366	-11,3	
25	Perugia	256	-21,5 556	4,3 812	-5,5 857	-20,7 1.669	-13,9	

26	Pescara	1.315	-8,2	1.150	-10,0	2.465	-9,1	1.598	26,0	4.063	2,1
27	Pisa	5.258	-13,6	11.135	-5,9	16.393	-8,5	1.551	1,4	17.944	-7,7
28	Reggio Cal.	2.341	6,4	0		2.341	-6,4	1.077	20,6	3.418	-11,4
29	Rimini	521	-69,4	1.612	-21,9	2.133	-43,4	874	-19,9	3.007	-38,1
30	Roma CIA	3.584	-14,1	11.454	-9,9	15.038	-11,0	6.515	-17,4	21.553	-13,0
31	Roma FCO	52.727	-9,7	89.838	-0,6	142.565	-4,2	113	20,2	142.678	-4,2
32	Siena	16		11	-89,0	27		145		172	86,0
33	Torino	8.510	-22,8	8.865	-16,4	17.375	-19,7	5.234	-1,0	22.609	-16,0
34	Trapani	5.107	9,9	1.905	26,0	7.012	13,8	268	-13,3	7.280	12,5
35	Treviso	1.553	-3,2	5.777	-14,8	7.330	-12,6	1.784	-0,7	9.114	-10,5
36	Trieste - Ronchi dei L.	3.212	-1,1	1.942	-11,5	5.154	-5,3	2.239	12,9	7.393	-0,4
37	Venezia	7.942	-12,5	27.939	3,4	35.881	-0,6	3.186	22,4	39.067	1,0
38	Verona	4.473	-13,0	9.356	-9,9	13.829	-10,9	1.505	0,9	15.334	-9,9
0	TOTALI	252.537	-12,2	350.910	-3,2	603.447	-7,2	73.614	-9,8	677.061	-7,5

€ 2,00



170710002880