

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.

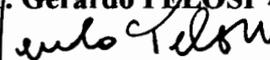
**10. Allegati**

**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

<b>ROTTE ESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE al 30.06.2012</b>		
<b>REGIONE</b>	<b>COMPAGNIA</b>	<b>DATA DI ATTIVAZIONE</b>
<b>SARDEGNA</b>		
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)		
<b>SICILIA</b>		
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)		
<b>PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO</b>		
BOLZANO - ROMA FCO e v.v. (4)	AAA - AIR ALPS AVIATION	1 dicembre 2009
<b>CALABRIA</b>		
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)

Allegato n. 2

PASSEGGERI (Gennaio-Giugno/2012)													
N.	Aeroporto	Nazionali	%	Internazionali	%	Transito	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale		TOTALE	%
1	Alghero	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		-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

<b>30</b>	Roma CIA	542.880	25,3	1.731.989	-6,8			2.274.869	-0,7	19.628	-2,3	2.294.497	-0,7
<b>31</b>	Roma FCO	5.829.086	-6,3	11.375.622	1,7	124.883	-9,6	17.329.591	-1,2	219	15,9	17.329.810	-1,2
<b>32</b>	Siena	498	63,3	195	-67,0	47	14,6	740	-21,0	1.259	17,9	1.999	-0,3
<b>33</b>	Torino	1.060.720	-3,4	738.196	-0,5	1.313	-9,0	1.800.229	-2,2	3.207	-3,5	1.803.436	-2,2
<b>34</b>	Trapani	502.162	15,4	194.208	-20,0	328	-32,8	696.698	2,7	758	365,0	697.456	2,8
<b>35</b>	Treviso	240.260	36,1	881.948	15,8	714	852,0	1.122.922	19,7	2.791	10,0	1.125.713	19,7
<b>36</b>	Trieste - Ronchi del L.	248.832	5,4	152.604	-8,8	459	-61,6	401.895	-0,6	1.666	-13,6	403.561	-0,7
<b>37</b>	Venezia	856.841	-3,4	2.826.067	6,0	5.207	33,1	3.688.115	3,7	6.401	-37,4	3.694.516	3,5
<b>38</b>	Verona	526.614	-15,0	963.192	10,5	15.618	66,4	1.505.424	0,3	3.084	-9,9	1.508.508	0,3
	<b>Totali</b>	<b>29.212.508</b>	<b>-1,3</b>	<b>39.256.068</b>	<b>1,3</b>	<b>362.568</b>	<b>-0,6</b>	<b>68.831.148</b>	<b>0,2</b>	<b>132.449</b>	<b>-7,8</b>	<b>68.963.597</b>	<b>0,1</b>

Fonte: Assaeroporti

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
	<b>Totali</b>	<b>389.575</b>	<b>-6,8</b>	<b>26.421</b>	<b>11,8</b>	<b>416.000</b>	<b>-5,8</b>	<b>30.444</b>	<b>-3,6</b>	<b>446.444</b>	<b>-5,7</b>

Fonte: Assaeroporti