

ATTI PARLAMENTARI

XVII LEGISLATURA

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. LXXI  
n. 5

## RELAZIONE

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

(Secondo semestre 2014)

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

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

(DELRIO)

---

**Trasmessa alla Presidenza il 10 agosto 2015**

---

PAGINA BIANCA

**INDICE**

1 - Premessa .....	<i>Pag.</i>	5
2 - Disposizioni normative .....	»	5
3 - Accordi di traffico .....	»	6
4 - Il contesto europeo: Accordi Orizzontali e Accordi Globali .....	»	8
5 - Oneri di servizio pubblico .....	»	13
6 - Bande orarie negli aeroporti - <i>Slot</i> .....	»	15
7 - Dati di traffico .....	»	16

PAGINA BIANCA

**1. Premessa.**

La Legge diciotto giugno 1998, numero 194, riguardante una serie di interventi nel settore dei trasporti, all'articolo uno si sofferma specificamente su alcune voci di intervento nel campo del trasporto aereo ed, in particolare, sul processo di liberalizzazione e di privatizzazione del relativo mercato.

Il comma quattro del medesimo articolo prevede, in merito all'andamento di tale processo, che il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ne riferisca gli esiti in Parlamento, con cadenza semestrale.

Si forniscono, pertanto, in tale ottica, i prescritti elementi informativi attinenti al secondo semestre dell'anno 2014.

**2. Disposizioni normative.**

***La stipulazione dei Contratti di Programma, ai sensi del Decreto Legge numero 133 del dodici settembre 2014, convertito con modificazioni dalla Legge numero 164 dell'undici novembre 2014.***

Il Decreto Legge numero 133 del 2014, all'articolo uno, comma undici, dispone come segue: "Per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei Contratti di Programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'articolo 698 del codice della navigazione sono approvati, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti da adottarsi entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni, i Contratti di Programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale... (omissis)".

A seguito sia della completa operatività della Autorità di Regolazione dei Trasporti – ART, sia delle misure introdotte dal suddetto Decreto Legge in tema di Contratti di Programma, si è quindi prospettato un mutato quadro di riferimento in materia tariffaria ed una sostanziale riorganizzazione, tra le Amministrazioni competenti nel settore, delle funzioni di regolazione tecnica ed economica.

In tale contesto, permane una competenza in capo all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, circa la valutazione ed approvazione dei Piani tecnici degli investimenti, del traffico, della qualità e tutela ambientale, prodromici, relativamente ai nuovi contratti di programma da stipulare, ai fini della proposta tariffaria da sottoporre alla consultazione degli utenti (vettori) in base ai modelli tariffari predisposti dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

Al fine di garantire la tempestività degli investimenti, il medesimo articolo 1 del decreto legge n. 133/2014, al comma 11-*bis*, prevede che il modello tariffario e il livello dei diritti aeroportuali sono elaborati entro ottanta giorni dall'apertura della procedura di consultazione e trasmessi alla predetta Autorità per l'approvazione entro i successivi quaranta giorni. Decorsi tali termini, la tariffa entra in vigore.

I medesimi Piani tecnici e la connessa regolazione tariffaria sopracitati confluiscono, poi, nei contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori e approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Per i contratti di programma vigenti e per la loro esecuzione resta ferma la disciplina in essi prevista in relazione sia al sistema di tariffazione, sia alla consultazione, salvo il rispetto del termine di centoventi giorni dall'apertura della procedura di consultazione per gli adeguamenti tariffari.

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

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

Anche nel semestre a riferimento è da registrare il prosieguo, in ambito europeo, del processo di liberalizzazione del trasporto aereo, di cui al presente referto.

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

Si fa particolare riferimento alle questioni della equa competitività del mercato e della clausola di controllo effettivo dell'assetto azionario delle Compagnie aeree.

Tale ultimo aspetto è stato oggetto di attenzione specifica da parte della Commissione medesima, con riguardo alle vicende societarie del vettore Alitalia e alla costituzione della New Alitalia da parte di Alitalia CAI e Etihad Airways.

Il 14 novembre 2014, la Commissione ha autorizzato, ai sensi del Regolamento CE n. 139/2004 relativo al controllo sulle concentrazioni tra imprese, la proposta di acquisizione del controllo comune di New Alitalia da parte di Alitalia CAI e Etihad Airways, subordinando l'autorizzazione all'impegno assunto da entrambe le società di liberare alcuni slot a favore di nuovi operatori sulla rotta FCO-BEG (Fiumicino - Belgrado).

La Decisione della Commissione, assunta in base all'art. 6, par. 1, lett. b) e par. 2 del predetto Regolamento, ha ritenuto, pertanto, detto progetto di concentrazione compatibile con il mercato interno alle condizioni dalla stessa prescritte.

La Commissione ha avviato in proposito una interlocuzione con lo Stato italiano, della quale non sono state ancora rese edotte le conclusioni.

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

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

A partire dall'anno 2009, lo Stato italiano va perseguendo una politica volta sia alla graduale liberalizzazione dei collegamenti aerei tra il nostro Paese ed altri Paesi esterni all'Unione Europea, sia, più in generale, allo sviluppo del mercato stesso del trasporto aereo.

Rispetto a tali Stati extraeuropei, si è inteso sia implementare relazioni bilaterali per il tramite della negoziazione di nuove intese o l'aggiornamento di quelle esistenti, sia fornire concreta applicazione a specifiche disposizioni di legge, tese a favorire l'incremento di servizi aerei da e per lo Stato italiano, con l'obiettivo di migliorare gli scambi economici e commerciali.

Tale processo di liberalizzazione è stato avviato con le disposizioni di cui all'articolo diciannove, comma cinque bis, del Decreto Legge numero 185 del ventinove novembre 2008, come convertito e modificato dalla Legge numero due del ventotto gennaio 2009, e poi confermato dalle statuizioni dell'articolo ventotto, comma otto bis, del già menzionato Decreto Legge n. 133/2014.

Con siffatta ultima norma, si è non solo confermata la tendenza volta alla promozione di nuovi Accordi bilaterali nel campo del trasporto aereo, ma è stato altresì previsto che l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, previo nulla osta di questo Dicastero, possa rilasciare ai vettori che ne facciano richiesta autorizzazioni temporanee, incluse quelle per voli in Quinta Libertà, relative al trasporto sia di passeggeri che di merci, con validità non inferiore a diciotto mesi eventualmente rinnovabili.

Illustrando nel dettaglio singoli aspetti, si segnala che nel semestre preso a riferimento si sono conclusi negoziati con l'Impero del Giappone, la Regione Amministrativa Speciale di Hong Kong della Repubblica Popolare Cinese e la Repubblica di Turchia.

Se l'Impero del Giappone ha manifestato propensione al protezionismo del proprio mercato, con gli altri due Stati, viceversa, è stato possibile perfezionare intese volte ad estendere il numero di servizi settimanali e dei cosiddetti "punti", come risultanti nelle Tabelle annesse ai rispettivi Accordi.

Si è poi perseguita una politica di riscontro positivo alle richieste di quei vettori extraeuropei che hanno manifestato interesse ad operare, oltre che su Milano Malpensa, su altri aeroporti nazionali, in deroga agli Accordi vigenti, quali, nello

specifico, gli scali di Bergamo, Bologna, Catania, Genova, Milano, Napoli, Pisa, Torino e Venezia.

Si è infine provveduto a fornire provvisoria applicazione in via amministrativa agli Accordi Globali stipulati dalla Unione Europea con diversi Stati extraeuropei; ciò, pur in assenza del completamento dell'iter di ratifica, che peraltro, in relazione a vari Paesi membri, presenta profili di complessità.

A tal proposito, si è data, nello specifico, tempestiva attuazione all'Accordo intervenuto nel mese di giugno 2013 tra la Unione Europea e lo Stato di Israele; si è poi avviata una procedura di selezione pubblica, aperta a tutti i vettori della Unione, ai fini dell'affidamento dei nuovi diritti.

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

Nel corso del semestre a riferimento, che è coinciso con quello di Presidenza italiana dell'Unione Europea, sono state intraprese numerose iniziative nel settore delle Relazioni Esterne.

Nel dettaglio, si illustra quanto segue.

In data ventotto e ventinove ottobre 2014 si è tenuto a Bruxelles il secondo incontro del Dialogo in campo aeronautico con i sei Stati del Gulf Cooperation Council (Regno dell'Arabia Saudita, Regno del Bahrein, Emirati Arabi Uniti, Stato del Kuwait, Sultanato dell'Oman, Qatar), previsto dalle Conclusioni del Consiglio della Unione Europea, adottate in data venti dicembre 2012.

All'atto della stesura di dette Conclusioni, si era considerata prematura l'apertura di un tavolo di trattative con il gruppo di Paesi in parola, per la conclusione di un Accordo Globale europeo.

Si è ritenuto ora indispensabile tenere conto dello sviluppo del mercato aeronautico di tutta l'area geografica interessata, per poi avviare un dialogo, onde poter disporre di una sede di confronto utile al fine di garantire la trasparenza e salvaguardare la leale concorrenza.

Nonostante le intenzioni, il piano di azione per la prosecuzione dei lavori non è stato ancora sottoscritto, pur essendone stati condivisi in linea di principio i contenuti.

Le controparti hanno sollevato alcune riserve, oggetto di valutazione sia da parte della Commissione Europea che degli Stati membri, al fine di assicurare la suddetta leale concorrenza.

Nel momento in cui il piano di cui sopra verrà sottoscritto, avrà inizio l'attività dei due gruppi di lavoro all'uopo istituiti.



Il primo si occuperà della predisposizione di una clausola di leale concorrenza che tenga conto delle necessità delle controparti, l'altro avrà il compito di ricercare la convergenza normativa sui temi tecnici della "safety", della gestione del traffico aereo e della "security".

Si rammenta, al riguardo, che il termine "safety" attiene sia alla sicurezza sotto il profilo della progettazione, della costruzione, della manutenzione e dell'esercizio degli aeromobili, sia alla valutazione della idoneità degli operatori aerei, del personale di volo e tecnico e degli addetti alla manutenzione. Il termine "security" concerne invece il complesso di misure e risorse volte a prevenire e contrastare gli atti di interferenza illecita nei confronti del sistema "aviazione civile" (trasporto aereo ed aeroporti).

In data venticinque novembre 2014 si è poi tenuta a Washington una sessione speciale del Comitato Congiunto fra Unione Europea e Stati Uniti di America, a seguito della richiesta della parte europea, ai sensi delle vigenti intese, di ottenere chiarimenti in merito a due problematiche:

- il mancato riscontro della parte statunitense in ordine alla istanza presentata nel dicembre 2013 dalla Compagnia aerea NAI – Norwegian Air International, al fine di effettuare collegamenti tra Europa e Stati Uniti;
- la ricerca di possibili soluzioni di compromesso sul "wet lease", che, si ricorda, è un contratto di noleggio comprensivo di equipaggio, in virtù del quale l'impiego dell'aeromobile avviene in accordo alle specifiche del Certificato di Operatore Aereo del locatore.

Per quanto riguarda la Compagnia aerea norvegese, la parte europea ha richiesto che la tematica sia considerata sotto gli aspetti procedurali e non sociali, ma gli Stati Uniti ritengono necessari ulteriori approfondimenti, in considerazione della natura particolare del vettore in parola, che è sì norvegese, ma con licenza di esercizio ottenuta in Irlanda; utilizza, inoltre, equipaggi dell'Estremo Oriente a condizioni contrattuali ben diverse da quelle mediamente applicate in Europa.

Quanto, invece, al summenzionato contratto di "wet lease", la controparte sta rilasciando ai soli vettori europei autorizzazioni specifiche e limitate nel tempo per operazioni tra Europa e Stati Uniti di America, da effettuarsi con aeromobili che usufruiscano di un "wet lease" comunitario (come, ad esempio, il vettore Cargolux Italia che utilizza, per alcuni collegamenti, aeromobili della Compagnia aerea Cargolux Lussemburgo), tenendo conto dei limiti e delle condizioni fissati in materia dall'articolo tredici del Regolamento comunitario numero 1008 del 2008.

Sono da registrarsi, invece, progressi nella attività del Gruppo di lavoro ASEAN – Associazione delle Nazioni del Sud Est Asiatico, ovvero: Repubblica della Unione della Birmania, Sultanato del Brunei, Regno di Cambogia, Repubblica delle Filippine, Indonesia, Repubblica Democratica Popolare del Laos, Malaysia, Repubblica di Singapore, Regno di Thailandia e Repubblica Socialista del Vietnam.

Tale Gruppo si è riunito a Bruxelles dal due al quattro dicembre 2014 e si riunirà nuovamente all'inizio del mese di maggio 2015 a Yangon, nella Birmania medesima.

Gli Stati aderenti alla Associazione in parola si sono posti come obiettivo quello della integrazione in un Mercato Unico, sulla falsariga di quanto avviene nella Unione Europea.

A tal fine giova rammentare che, nelle summenzionate Conclusioni del Consiglio della Unione Europea del 2012, si era auspicato sia lo svolgimento del primo Summit aeronautico tra la Unione medesima e la Associazione ASEAN in parola (Summit poi tenutosi a Singapore l'undici ed il dodici febbraio 2014), sia il rafforzamento ed il potenziamento delle relazioni aeronautiche tra le Parti.

Mentre nell'incontro preparatorio di Yangon del maggio 2014 sembrava che la parte ASEAN non fosse del tutto interessata a strutturarsi come prospettato nel corso del Summit, nella riunione di dicembre a Bruxelles si sono invece registrati sviluppi positivi, in termini sia di apertura al Mercato sia di convergenza regolamentare con le norme europee.

Nel corso del 2015 si dovrebbe pervenire alla eliminazione dei vincoli tra gli Stati appartenenti alla Associazione, nonché all'avviamento di una concreta collaborazione, sia tecnica che amministrativa, con l'Unione Europea.

Ove dovesse riscontrarsi un risultato positivo, si potrà procedere a valutazioni sull'opportunità di stipulare un Accordo Globale.

Parimenti positivi possono definirsi gli esiti del secondo Comitato Congiunto fra Unione Europea e Stato di Israele, incontro tenutosi a Bruxelles in data otto dicembre 2014. Si sono infatti rimarcati i significativi benefici economici ottenuti a seguito della graduale apertura del mercato in parola.

Si coglie l'occasione per rammentare che i Comitati Congiunti sono previsti in tutti gli Accordi europei.

Le riunioni si tengono a cadenza annuale (tranne che con gli Stati Uniti di America, la cui cadenza è semestrale), in modo temporalmente successivo alla "parafatura" dell'intesa.

In sede di Comitato Congiunto è possibile rivedere e/o modificare gli Accordi, laddove siano state riscontrate difficoltà nell'applicazione concreta dei contenuti delle clausole, o siano intervenute nuove norme oppure, infine, ove le parti aderenti ritengano che l'Accordo stesso non sia stato rispettato sotto uno o più profili, anche ad opera di un singolo Stato.

Entrando nel dettaglio del cennato Comitato Congiunto tra Unione Europea e Stato di Israele, emerge che esso ha assunto un ruolo nell'implementazione del

rispettivo Accordo, avendo infatti contribuito alla realizzazione dell'auspicato, graduale avvicinamento delle normative, che porterà nel prossimo futuro alla finalizzazione del processo di armonizzazione regolamentare, attraverso una sempre più stretta collaborazione ed un continuo scambio di informazioni sulle ulteriori iniziative che le Parti intendano intraprendere.

Israele ha evidenziato che si sta procedendo ad una nuova regolamentazione sia in materia assicurativa, sulla falsariga dei Regolamenti europei numeri 785/2004 e 285/2010, sia in tema di "Flight Time Limitations", ovvero di disciplina dei tempi di volo, di servizio e di riposo degli equipaggi degli aeromobili.

L'Unione Europea ha fornito un aggiornamento circa le prospettive di espansione del settore delle relazioni estere, nonché una panoramica degli sviluppi che sono stati raggiunti in ambito tecnico, come è avvenuto, ad esempio, nel campo sia della gestione del traffico aereo – ATM che del Programma SAFA, consistente nell'effettuazione, da parte di ciascuno Stato membro, di ispezioni di rampa ad aeromobili di Operatori esteri in transito presso gli aeroporti situati nel proprio territorio.

Nel corso, poi, della riunione del Comitato Consultivo per l'Accesso al Mercato – MAAC costituito presso la Commissione Europea, riunione tenutasi in data cinque dicembre 2014, sono state implementate le problematiche inerenti sia alla struttura proprietaria delle Compagnie aeree, cui si è fatto cenno nel Paragrafo tre del presente referto, sia alla dimensione sociale del lavoro in campo aeronautico.

La riunione, che ha carattere formale, è organizzata nell'ambito della Direzione Generale Mobilità e Trasporti – DG MOVE presso la Commissione Europea.

Ad essa partecipano i rappresentanti dei Paesi membri, della Confederazione Elvetica e della Area Economica Europea – EEA (ovvero Islanda, Principato del Liechtenstein e Regno di Norvegia); tale incontro costituisce la sede in cui emergono, ed ove previsto sono votate, le valutazioni e le proposte relative all'applicazione della normativa sull'accesso dei vettori comunitari alle rotte interne alla Unione Europea.

Il cinque dicembre si sono trattati, in particolare, i seguenti aspetti:

- è stata votata una Decisione che autorizza la conclusione o l'applicazione provvisoria di accordi, negoziati dagli Stati membri dell'Unione con i Paesi terzi;
- si sono votate le norme procedurali del summenzionato Comitato di Accesso, secondo la RPS (Regulatory Procedure with Scrutiny, una Procedura di regolamentazione con controllo che può essere adottata in talune circostanze individuate);
- si è registrato uno scambio di esperienze degli Stati membri sul più volte citato tema della struttura proprietaria dei vettori e del loro assetto azionario;

- si è organizzato un Focus sulle questioni legate al lavoro ed agli aspetti sociali nel settore del trasporto aereo;
- è stato infine analizzato lo stato dell'arte delle problematiche ancora pendenti, tra cui la connettività nell'Europa Orientale e Meridionale.

Infine, nel novero delle riunioni a cadenza mensile del Comitato Speciale e del Forum Consultivo presso la Commissione Europea, sono stati illustrati gli interessi e gli obiettivi comuni degli Stati membri, da perseguire nel corso dell'anno 2015.

Si tratta di tematiche delineatesi nel corso dell'anno 2012; si è rilevato che occorrerebbe aggiornarle, motivo per cui è stato chiesto ai singoli Stati membri di fornire un elenco di priorità, che la Presidenza di turno italiana della Unione Europea ha indicato essere le seguenti:

- la sottoscrizione e conseguente entrata in vigore dell'Accordo Globale tra Unione ed Ucraina, parafato a Vilnius il 28 novembre 2013;
- la prosecuzione del Dialogo con i Paesi del Gulf Cooperation Council, in precedenza citati, per l'individuazione di una ipotesi comune di leale concorrenza;
- lo sviluppo delle attività di regolazione con i Paesi ASEAN, dei quali parimenti si è detto, in un'ottica di cooperazione e di dialogo aperto;
- la possibile conclusione delle trattative con la Repubblica Federale del Brasile, nella salvaguardia degli interessi della Unione Europea;
- l'apertura dei negoziati con la Repubblica di Turchia, dopo la sottoscrizione dell'Accordo Orizzontale;
- la eventualità di un Accordo Globale con gli Stati Uniti del Messico, in quanto membri dell'Accordo Nordamericano per il Libero Scambio – NAFTA, sottoscritto nel 1994 insieme con gli Stati Uniti di America ed il Canada;
- l'intensificazione del dialogo con la Repubblica Popolare Cinese, che consenta di sottoscrivere in tempi sufficientemente rapidi un Accordo di cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza della aviazione civile – BASA, per poi addivenire alla conclusione di un Accordo Orizzontale ed alla apertura delle consultazioni finalizzate ad una Intesa Globale, conformemente a quanto indicato nelle Conclusioni del Consiglio del dicembre 2012, di cui si è accennato in questo stesso referto;
- la definizione delle procedure tuttora pendenti, relative all'entrata in vigore ed alla sottoscrizione degli Accordi Orizzontali in itinere, con particolare riguardo ai seguenti Stati: Repubblica dell'Azerbaijan, Repubblica della Unione della Birmania, Repubblica Federale del Brasile, Sultanato del Brunei, Regno di Cambogia, Repubblica dell'India, Repubblica Popolare Democratica del Laos, Repubblica Libanese, Regno di Thailandia, Repubblica di Turchia e Repubblica Tunisina.

## **5. Oneri di servizio pubblico.**

### **Regione Valle d'Aosta.**

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

In data sette novembre 2014, con Decreto Ministeriale numero 468, si è provveduto ad abrogare il precedente D.M. numero quattordici del sedici gennaio 2013, che aveva imposto Oneri di Servizio Pubblico sulla rotta in questione.

Tale collegamento è stato perciò restituito al libero mercato.

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

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

La società Darwin Airline, a seguito dell'aggiudicazione della relativa gara, appositamente indetta, aveva iniziato ad operare il collegamento in questione dal trenta giugno 2013 ed ha regolarmente esercito il servizio nel corso dell'anno 2014.

Tuttavia, in data diciassette dicembre 2014, la Compagnia aerea si è avvalsa del prescritto diritto di recesso, a far data dal diciotto giugno 2015, secondo le modalità di cui alla Convenzione sottoscritta con l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile.

### **Regione Calabria.**

#### **Collegamenti Crotone - Milano Linate e viceversa;**

#### **Crotone - Roma Fiumicino e viceversa.**

In data sette ottobre 2014, con Decreto Ministeriale numero 414, si è provveduto ad abrogare il precedente D.M. numero 414 del venti novembre 2013, che aveva imposto Oneri di Servizio Pubblico sulle rotte in parola.

Tali collegamenti sono stati dunque restituiti al libero mercato.

#### **Collegamento Reggio di Calabria - Bologna e viceversa;**

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

Nei giorni venti e ventuno novembre 2014 si è tenuta una Conferenza di Servizi, indetta per la definizione di nuovi Oneri di Servizio Pubblico sulle rotte summenzionate, con durata biennale a far data dal primo agosto 2015, decorrenza successivamente differita al dieci dicembre 2015.

**Regione Toscana.****Collegamenti Elba - Firenze e viceversa;****Elba - Pisa e viceversa;****Elba - Milano Linate e viceversa.**

In data trenta luglio 2014, con Decreto Dipartimentale numero 197, è stata approvata la Convenzione tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e la Società Silver Air, aggiudicataria della apposita gara svoltasi nel primo semestre del 2014, per l'esercizio del servizio aereo sulle rotte onerate innanzi specificate.

Pertanto, la summenzionata compagnia aerea ha iniziato ad operare i collegamenti in questione in data ventisei ottobre 2014, coincidente con l'entrata in vigore del nuovo regime onerato.

**Regione Autonoma della Sardegna.****Collegamenti storici (CT1) Alghero - Milano Linate e viceversa;****Alghero - Roma Fiumicino e viceversa;****Cagliari - Milano Linate e viceversa;****Cagliari - Roma Fiumicino e viceversa;****Olbia - Milano Linate e viceversa;****Olbia - Roma Fiumicino e viceversa.**

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

In virtù di ciò, la Regione ha autorizzato l'inizio dei servizi di cui sopra, facendo ricorso alla procedura di urgenza prevista dall'articolo undici, comma nove, del Decreto Legislativo dodici aprile 2006, numero 163 – Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture.

I servizi in questione sono stati regolarmente svolti, nel corso del secondo semestre del 2014, dal vettore Alitalia, per quanto riguarda gli aeroporti di Alghero e Cagliari, e dalla Compagnia aerea Meridiana, in merito allo scalo di Olbia.

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

In data ventidue ottobre 2014, con Decreto Ministeriale numero 435, si è provveduto ad abrogare il precedente D.M. numero 83 del quattordici marzo 2014, che, a far data dal ventisei ottobre 2014, aveva imposto Oneri di Servizio Pubblico sulle rotte Alghero – Bologna, Alghero – Torino, Cagliari – Bologna, Cagliari – Napoli, Cagliari – Torino, Cagliari – Verona, Olbia – Bologna ed Olbia – Verona.

Di conseguenza, è tuttora vigente il Decreto Ministeriale numero 36 del 2005.

In data tre dicembre 2014 la Regione ha poi pubblicato sul proprio Sito Internet l'avviso ai vettori per l'accettazione, senza compensazione economica, entro il sedici gennaio 2015, degli Oneri di Servizio Pubblico per le rotte Cagliari – Bologna, Cagliari – Napoli, Cagliari – Torino, Cagliari – Verona, Olbia – Bologna ed Olbia – Verona.

***Regione Sicilia.***

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

In data diciassette luglio 2014, con Decreto Dipartimentale numero 196, è stata approvata la Convenzione tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e la Società Alitalia, aggiudicataria della apposita gara svoltasi nel primo semestre del 2014, per l'esercizio del servizio aereo sulle rotte onerate innanzi specificate.

La suddetta Compagnia aerea aveva iniziato ad operare i collegamenti in questione in data primo luglio 2014, coincidente con l'entrata in vigore del nuovo regime onerato.

***6. Bande orarie negli aeroporti – "Slot".***

Nel secondo semestre dell'anno 2014 possono evidenziarsi le seguenti attività:

- In applicazione dell'articolo nove del Regolamento UE numero 95/93, così come modificato dal Regolamento UE 793/2004, si è provveduto a riservare bande

- orarie ai vettori che hanno esercito rotte aeree in regime di Oneri di Servizio Pubblico con le isole della Sicilia, della Sardegna e dell'Elba, e con la città di Bolzano, come meglio dettagliato nei precedenti paragrafi del presente referto;
- Il Ministro di questo Dicastero in data primo ottobre 2014 ha emanato il Decreto numero 395, relativo alle norme di distribuzione del traffico negli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa, provvedimento che ha modificato i cosiddetti "Decreti Bersani" emanati nel 2000 e nel 2001;
  - Il Ministro di questo Ministero ha altresì istituito un Tavolo Tecnico, al fine di monitorare il traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese, stipulando un Protocollo di Intesa tra il Dicastero, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, la Regione Lombardia, la Provincia ed il Comune di Varese, il Comune di Milano e la SEA, che, come è noto, è la Società di Gestione degli aeroporti meneghini di Malpensa e Linate;
  - È stato variato lo "status" degli scali di Lamezia Terme ed Olbia, attraverso il loro inserimento tra gli aeroporti classificati come "ad orari facilitati", per le sole stagioni IATA di traffico estivo.
  - Si è parimenti modificato, infine, lo "status" dell'aeroporto di Genova, classificato fra gli scali cosiddetti "coordinati".

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

Il secondo semestre del 2014 ha registrato negli scali italiani un numero di passeggeri pari ad 81.614.114, con un aumento del 5,3 per cento rispetto all'analogo periodo del 2013.

L'aeroporto di Roma Fiumicino si conferma al primo posto per traffico passeggeri (20.976.068), seguito da Milano Malpensa (9.537.626), Bergamo (5.053.644), Milano Linate (4.637.130) e Venezia (4.585.275).

Per quanto riguarda i movimenti, ove comparati con il secondo semestre del 2013, si riscontra un aumento dell'1,1 per cento, per un totale di 755.738 unità.

Quanto poi al settore cargo, il confronto con l'analogo periodo del 2013 evidenzia un incremento del 4,7 per cento, con un totale pari a 484.338 tonnellate. Quasi la metà del traffico merci (48,4 per cento) è risultata concentrata presso lo scalo di Milano Malpensa (con 234.464 tonnellate).

Di seguito, il dettaglio del secondo semestre 2014, con esclusione della aviazione generale e del trasporto della posta, riferito ai due sistemi aeroportuali di Roma e di Milano.

L'aeroporto di *Roma Fiumicino* ha registrato un aumento del nove per cento del traffico passeggeri (per un totale di 20.975.881), mentre vi è stata una sostanziale conferma della quantità di merce movimentata (69.889 tonnellate, con un incremento dello 0,7 per cento).



L'aeroporto di *Roma Ciampino* non ha presentato sensibili variazioni rispetto all'analogo periodo del 2013, con un aumento dello 0,6 per cento del traffico passeggeri, per un totale di 2.618.401, ed un decremento del trasporto merci dello 0,8 per cento (tonnellaggio totale: 7.735).

Per quanto concerne poi *Milano Malpensa*, si è constatato un aumento dell'1,1 per cento del traffico passeggeri, che si attesta a 9.531.291 ed un incremento del 6,1 per cento del trasporto merci (tonnellaggio totale: 229.080).

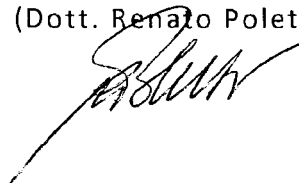
*Milano Linate* ha presentato invece una diminuzione dello 0,9 per cento del traffico passeggeri, per un totale di 4.615.017 ed un decremento del 7,7 per cento del trasporto merci (tonnellaggio totale: 6.366).

Nello scalo di *Bergamo Orio al Serio* si è infine rilevato un aumento del traffico passeggeri del 5,4 per cento, con un numero di passeggeri pari a 5.052.736 ed un più consistente incremento del 16,5 per cento del trasporto merci (tonnellaggio totale: 69.319).

### **Allegati.**

- Allegato 1** Rotte esercite in Oneri di Servizio Pubblico sul territorio italiano alla data del 31 dicembre 2014.
- Allegato 2** Traffico passeggeri da luglio a dicembre del 2014.
- Allegato 3** Movimenti aeromobili da luglio a dicembre del 2014.
- Allegato 4** Traffico cargo da luglio a dicembre 2014.

Il Direttore Generale  
(Dott. Renato Poletti)



Il Capo Dipartimento  
(Ing. Amedeo Fumero)



Allegato n. 1

ROTTE ESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE AL 31 DICEMBRE 2014	
REGIONE	COMPAGNIA
<b>SARDEGNA</b>	
ALGHERO - MILANO LINATE e viceversa (1)	ALITALIA-C.A.I.
ALGHERO - ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
CAGLIARI - MILANO LIN e viceversa (1)	
CAGLIARI - ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
OLBIA - MILANO LINATE e viceversa (1)	MERIDIANA
OLBIA - ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
CAGLIARI - BOLOGNA e viceversa (2)	MERIDIANA
CAGLIARI - NAPOLI e viceversa (2)	
CAGLIARI - TORINO e viceversa (2)	
CAGLIARI - VERONA e viceversa (2)	
OLBIA - BOLOGNA e viceversa (2)	
OLBIA - VERONA e viceversa (2)	
<b>SICILIA</b>	
LAMPEDUSA - CATANIA e viceversa (3)	ALITALIA
LAMPEDUSA - PALERMO e viceversa (3)	
PANTELLERIA - PALERMO e viceversa (3)	
PANTELLERIA - TRAPANI e viceversa (3)	
<b>PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO</b>	
BOLZANO - ROMA FIUMICINO e viceversa (4)	DARWIN AIRLINE

<b>TOSCANA</b>	
ELBA - FIRENZE e viceversa (5)	SILVER AIR
ELBA - PISA e viceversa (5)	SILVER AIR
ELBA - MILANO LINATE e viceversa (5)	SILVER AIR

(1) OSP imposti con D.M. numero 61 del 21 febbraio 2013, modificato dai DD. MM. numeri: D.M. 133 del 2 aprile 2013 e 168 del 24 aprile 2014;

(2) OSP imposti con D.M. numero 36 del 29 dicembre 2005;

(3) OSP imposti con D.M. numero 5 del 15 gennaio 2014;

(4) OSP imposti con D.M. numero 5 dell'8 gennaio 2013;

(5) OSP imposti con D.M. numero 328 del 6 settembre 2013, modificato dal D.M. numero 26 del 29 gennaio 2014.

segato n. 2  
sseggeri

Luglio - Dicembre 2014 (su base 2013)

	Aeroporto	Nazionali	%	Internazionali	%	di cui C. Europea	%	Transito	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale	%	TOTALE	%
	Alghero	596.609	9,8%	365.668	4,8%	351.667	4,9%	1.032	-3,8%	963.309	7,8%	719	34,1%	964.028	7,8%
	Ancona	106.685	14,5%	191.342	12,7%	149.595	1,1%	1.278	4,4%	299.305	13,3%	3.188	8,6%	302.493	13,3%
	Bari	1.332.454	2,5%	662.154	7,3%	810.602	10,2%	6.217		2.000.825	4,2%	1.713	-5,0%	2.002.538	4,2%
	Bergamo	1.566.515	3,8%	3.491.960	6,2%	3.061.175	8,2%	4.251	19,9%	5.052.736	5,4%	908	-19,8%	5.053.644	5,4%
	Bologna	903.828	7,1%	2.553.075	5,7%			19.141	-32,5%	3.476.044	5,7%	4.005	12,0%	3.480.049	5,7%
	Bolzano	30.698	32,2%	289						30.987	33,3%	3.306	-14,8%	34.293	25,4%
	Brescia	177	80,6%	151	-62,2%	147	-63,2%	159		487	-10,5%	1.798	12,2%	2.285	6,5%
	Brindisi	940.585	6,7%	218.932	8,4%	143.801	0,3%	3.404	60,0%	1.162.921	8,7%	1.484	-8,3%	1.164.405	8,7%
	Cagliari	1.627.233	6,3%	468.051	-5,4%	392.426	-8,1%	2.871	-44,6%	2.098.155	3,3%	3.859	-3,0%	2.102.014	3,3%
	Catania	2.714.148	6,1%	1.254.794	38,1%	1.026.146	40,4%	10.394	-19,6%	3.979.336	14,3%	2.300	-12,2%	3.981.636	14,3%
	Cuneo	59.306	-16,6%	68.049	-24,6%	41.492	-13,5%	1.659	-2,7%	129.014	-20,9%	932	-15,9%	129.946	-20,8%
	Firenze	207.299	4,8%	979.347	13,7%	880.896	16,4%	11	-69,4%	1.186.657	12,0%	6.251	8,4%	1.192.908	12,0%
	Foggia	3.087	0,4%							3.087	0,4%	395	29,6%	3.482	2,8%
	Genova	391.744	-1,0%	317.332	7,5%	247.021	8,1%	1.525	4,4%	710.601	2,6%	3.610	-2,9%	714.211	2,6%
	Grosseto	186	-10,1%	2.508	0,4%	1.030	-11,7%			2.694	-0,4%	413	-9,8%	3.107	-1,8%
	Lamezia Terme	1.095.357	16,8%	281.390	-6,4%	204.025	1,3%	3.326	-50,3%	1.360.073	11,0%	295	-26,6%	1.360.368	11,0%
	Milano Linate	2.629.032	-2,6%	1.984.626	1,5%	1.984.227	1,5%	1.359	25,0%	4.615.017	-0,9%	22.113	-7,6%	4.637.130	-0,9%
	Milano Malpensa	1.400.135	-9,2%	8.042.753	3,1%	4.738.113	-0,8%	88.403	5,6%	9.531.291	1,1%	6.335	-16,4%	9.537.626	1,1%
	Napoli	1.260.049	0,4%	2.016.953	20,5%	1.750.922	19,6%	15.664	-17,5%	3.292.566	11,7%	7.437	3,3%	3.300.003	11,7%
	Olbia	779.675	1,0%	626.018	15,2%	612.588	18,6%	7.998		1.413.691	7,5%	15.597	-7,5%	1.429.288	7,3%
	Palermo	1.947.054	7,5%	573.285	1,2%	542.031	1,3%	7.445	9,3%	2.527.784	6,0%	1.898	41,6%	2.529.682	6,1%
	Parma	76.129	0,8%	34.473	0,1%	33.924	21,4%	105		110.707	0,7%	1.004	20,8%	111.711	0,8%
	Perugia	25.112	-36,9%	95.612	13,5%	95.661	26,0%	360		121.284	-2,4%	3.026	35,0%	124.310	-1,7%

4	Pescara	125.187	2,6%	180.544	3,3%	179.776	9,2%	144	-50,3%	305.875	2,9%	1.780	-29,1%	307.655	2,7%
5	Pisa	748.547	11,0%	1.896.675	5,1%			2.371	-41,5%	2.647.593	6,6%	4.712	-0,6%	2.652.305	6,8%
6	Reggio Calabria	273.419	-9,6%					69		273.488	-9,6%	3.560	52,1%	277.048	-9,1%
7	Rimini	316	-80,4%	254.531	-19,6%	29.664	-11,8%	1.478	-12,2%	256.325	-19,9%	1.560	-29,6%	257.885	-20,0%
8	Roma Ciampino	487.536	-14,5%	2.130.665	4,8%	2.061.239	5,0%			2.618.401	0,6%	14.268	-14,9%	2.632.669	0,5%
9	Roma Fiumicino	6.165.148	10,3%	14.690.260	8,5%	9.524.708	12,6%	120.472	3,2%	20.975.881	9,0%	187	-30,7%	20.976.068	9,0%
10	Torino	947.547	3,6%	783.582	19,0%	704.872	16,9%	3.163	23,2%	1.734.292	10,1%	3.917	5,2%	1.738.209	10,0%
11	Trapani	627.952	-11,4%	255.415	-27,4%	255.130	-27,5%	537	58,4%	883.904	-16,7%	854	22,7%	884.758	-16,6%
12	Trieste - Ronchi dei Legionari	245.666	-9,5%	154.311	-13,2%	148.101	-5,9%	1.627	-22,9%	401.604	-11,0%	1.271	3,0%	402.875	-11,0%
13	Treviso	369.454	47,7%	836.233	-8,4%	739.268	-6,1%	169	37,4%	1.205.856	5,5%	2.364	-15,5%	1.208.220	5,4%
14	Venezia	720.310	-18,7%	3.853.662	6,2%	2.889.826	6,8%	4.608	-8,7%	4.578.580	1,3%	6.695	-12,9%	4.585.275	1,3%
15	Verona	425.160	-6,9%	1.094.100	11,3%	697.926	7,1%	7.305	-22,5%	1.526.565	5,4%	3.425	-11,7%	1.529.890	5,3%
	<b>TOTALI</b>	<b>30.819.340</b>	<b>3,3%</b>	<b>50.339.140</b>	<b>6,7%</b>	<b>34.088.860</b>	<b>7,8%</b>	<b>318.455</b>	<b>-0,7%</b>	<b>81.476.935</b>	<b>5,4%</b>	<b>137.179</b>	<b>-5,0%</b>	<b>81.614.114</b>	<b>5,3%</b>

Correzione ENAC su dati Assaeroporti

rigato n. 3 .  
rimenti

Luglio - Dicembre 2014 (su base 2013)

Aeroporto	Nazionali	%	Internazionali	%	di cui C. Europea	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale	%	TOTALE	%
Alghero	4.666	3,7%	2.351	-4,1%	2.251	-3,8%	7.017	0,9%	462	10,0%	7.479	1,5%
Ancona	2.165	-1,1%	2.087	-7,1%	1.549	-6,7%	4.252	-4,1%	2.483	-2,5%	6.735	-3,5%
Bari	10.864	4,1%	5.260	1,3%	4.628	12,2%	16.124	3,2%	1.590	2,6%	17.714	3,1%
Bergamo	10.841	-2,3%	26.149	3,4%	22.464	5,2%	36.990	1,6%	677	-21,4%	37.667	1,1%
Bologna	7.073	-5,5%	23.507	-1,7%			30.580	-2,6%	2.579	17,4%	33.159	-1,3%
Boziano	1.090	-2,0%	40	100,0%	9	-30,8%	1.130	-0,2%	5.038	4,0%	6.168	3,2%
Brescia	1.651	-2,2%	66	13,8%	30	-38,8%	1.717	-1,7%	1.922	18,1%	3.639	7,9%
Brindisi	6.818	8,3%	1.557	7,0%	855	0,6%	8.375	8,1%	803	-0,1%	9.178	7,3%
Cagliari	12.992	5,2%	3.614	-9,9%	2.911	-12,5%	16.506	1,5%	2.507	-6,6%	19.113	0,4%
Catania	20.982	0,5%	9.652	35,2%	7.880	38,4%	30.634	9,3%	1.049	3,3%	31.683	9,1%
Cuneo	1.022	-16,5%	752	-11,1%	468	-0,6%	1.774	-14,3%	1.049	-17,3%	2.823	-15,4%
Firenze	2.315	11,0%	11.906	9,5%	10.195	9,5%	14.221	9,7%	3.595	12,3%	17.816	10,2%
Foggia	833	-1,5%					833	-1,5%	512	25,6%	1.345	7,3%
Genova	3.917	-2,5%	3.272	-9,5%	2.670	-9,7%	7.189	-5,8%	2.654	-8,0%	9.843	-6,4%
Grosseto	192	-3,0%	492	-0,8%	320	-2,7%	684	-1,4%	391	-17,7%	1.075	-8,0%
Lamezia Terme	8.190	12,7%	1.969	-3,8%	1.568	6,4%	10.159	9,1%	340	-13,3%	10.499	8,2%
Milano Linate	26.203	-2,9%	19.841	4,2%	19.825	4,2%	46.044	0,0%	10.857	-3,8%	56.901	-0,7%
Milano Malpensa	11.480	-9,9%	69.594	-0,8%	44.763	-3,7%	81.074	-2,2%	1.786	-16,3%	82.860	-2,5%
Napoli	13.025	-5,6%	14.573	21,2%	12.501	21,5%	27.598	6,9%	4.659	5,6%	32.257	6,7%
Olbia	7.284	3,6%	5.162	12,0%	5.034	12,8%	12.446	6,9%	7.038	-4,7%	19.484	2,4%
Palermo	17.003	2,4%	4.583	3,8%	4.184	3,4%	21.586	2,7%	937	24,3%	22.523	3,4%
Parma	864	1,1%	516	-1,1%	466	21,3%	1.380	0,2%	1.992	-12,8%	3.372	-7,9%
Perugia	183	-46,8%	623	-3,9%	617	25,2%	806	-18,8%	1.193	4,6%	1.999	-6,3%
Pescara	1.075	-2,5%	1.169	-7,3%	1.203	12,9%	2.244	-5,1%	1.392	-12,5%	3.636	-8,0%
Pisa	5.873	6,9%	13.243	0,9%			19.116	2,7%	2.266	-5,4%	21.382	1,7%
Reggio Calabria	2.479	-8,9%					2.479	-8,9%	1.563	4,3%	4.042	-4,2%
Rimini	51	-57,1%	1.611	-22,2%	328	-13,0%	1.662	-24,1%	868	-31,4%	2.530	-26,8%
Roma Ciampino	3.340	-20,7%	13.701	2,6%	13.268	3,0%	17.041	-3,0%	6.862	-5,3%	23.903	-3,7%
Roma Fiumicino	56.749	2,9%	106.209	5,9%	72.916	9,4%	162.958	4,8%	126	5,9%	163.084	4,8%
Torino	8.288	-0,7%	9.253	14,1%	8.495	13,8%	17.541	6,6%	3.451	-24,8%	20.992	-0,3%
Trapani	4.556	-22,0%	1.571	-32,4%	1.571	-32,3%	6.127	-25,0%	303	-21,7%	6.430	-24,9%
Trieste - Ronchi dei Legionari	2.645	-14,0%	1.683	-19,2%	1.615	-11,0%	4.328	-16,1%	3.915	51,5%	8.243	6,4%

Treviso	2.159	35,3%	5.219	-10,9%	4.572	-10,9%	7.378	-1,0%	1.722	-4,0%	9.100	-1,6%
Venezia	6.764	-20,2%	31.394	3,3%	24.516	4,9%	38.158	-1,8%	2.714	-11,3%	40.872	-2,5%
Verona	4.488	-10,0%	10.041	9,2%	6.076	-7,7%	14.529	2,5%	1.663	-9,3%	16.192	1,1%
TOTALI	270.120	-1,2%	402.660	3,5%	279.822	4,8%	672.780	1,6%	82.958	-2,4%	755.738	1,1%

Proiezione ENAC su dati Assaeroporti





34	Venezia	20.746	5,9%	1.834	-100,0%	22.580	-6,1%	15	-66,4%	22.595	-6,2%
35	Verona	93	-86,8%	2.036	-99,9%	2.129	-16,4%			2.129	-16,4%
	TOTALI	435.851	6,5%	19.352	-100,0%	455.203	4,9%	29.135	2,0%	484.338	4,7%

Elaborazione ENAC su dati Assaerporti

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

