

ATTI PARLAMENTARI

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **LXXI**

n. **8**

RELAZIONE

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

(Primo semestre 2016)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(DELRIO)

Trasmessa alla Presidenza il 20 dicembre 2017

PAGINA BIANCA



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

**RELAZIONE SEMESTRALE AL PARLAMENTO SULL'ANDAMENTO
DEL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE E PRIVATIZZAZIONE DEL
TRASPORTO AEREO
(Articolo 1, comma 4, Legge 18 giugno 1998, numero 194)**

- PRIMO SEMESTRE 2016 -

**1. PREMESSA - 2. CONTRATTI DI PROGRAMMA - 3. ACCORDI DI
TRAFFICO - 4. CONTESTO EUROPEO: ACCORDI ORIZZONTALI E
GLOBALI - 5. ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO - 6. RIPARTIZIONE
TRAFFICO TRA AEROPORTI CHE SERVONO LA STESSA CITTÀ O LA
STESSA CONURBAZIONE - 7. DATI DI TRAFFICO**

1. PREMESSA

La Legge 18 giugno 1998, numero 194, riguardante una serie di interventi nel settore dei trasporti all'articolo 1 si sofferma specificamente su alcune voci d'intervento nel campo del trasporto aereo e in particolare sul processo di liberalizzazione e privatizzazione del relativo mercato. Il comma 4 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 i prescritti elementi informativi attinenti al primo semestre anno 2016.

2. CONTRATTI DI PROGRAMMA

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha dato seguito a quanto stabilito dall'articolo 1, comma 11, del Decreto Legge 12 settembre 2014, numero 133 convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, numero 164 e successive modificazioni e integrazioni. In base a tale norma per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti d'interesse nazionale di cui all'articolo 698 del Codice della Navigazione detti contratti, sottoscritti dall'Ente con le società di gestione aeroportuale, sono approvati con decreto del Ministro di questo Dicastero di concerto con quello dell'Economia e Finanze da adottarsi entro 180 giorni dalla data di stipulazione dei contratti stessi. Essi costituiscono lo strumento di regolazione tariffaria per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali e consentono all'Ente di disporre di strumenti adeguati per svolgere il proprio ruolo di vigilanza e controllo sull'attuazione degli investimenti e sul piano della qualità e della tutela



ambientale che la società di gestione s'impegna a realizzare nel periodo di vigenza contrattuale.

Nel semestre l'Ente ha sottoscritto i contratti di programma con le seguenti società:

1. Società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. in relazione al medesimo Aeroporto;
2. Società GESAC S.p.A. di gestione dell'Aeroporto di Napoli;
3. Società GEASAR S.p.A di gestione dell'Aeroporto di Olbia.

Le competenti strutture di questo Dicastero hanno avviato l'istruttoria propedeutica all'approvazione degli stessi, approfondendo con l'ENAC le relative problematiche. In particolare, sono state esaminate le tematiche concernenti le tariffe di assistenza a terra, le tariffe per i passeggeri a mobilità ridotta - PMR e quelle relative alla materia degli Aiuti di Stato.

3. ACCORDI DI TRAFFICO

Lo Stato italiano persegue una politica di graduale liberalizzazione dei collegamenti aerei con Stati extracomunitari e di sviluppo del mercato del trasporto aereo. Con tali Stati si è inteso implementare relazioni bilaterali tramite la negoziazione di nuovi accordi o l'aggiornamento di quelli esistenti, nonché fornire concreta applicazione a specifiche disposizioni di legge tese a incrementare i servizi aerei da e per lo Stato italiano con l'obiettivo di migliorare gli scambi economici e commerciali. Tale processo di liberalizzazione, avviato in ossequio all'articolo 19, comma 5 bis, del Decreto Legge 29 novembre 2008, numero 185 - convertito e modificato dalla Legge 28 gennaio 2009, numero 2 -, è stato rinsaldato dalle statuizioni dell'articolo 28, comma 8 bis, del ricordato Decreto Legge 133/2014, che ha confermato la tendenza alla promozione di nuovi accordi bilaterali nel campo del trasporto aereo e ha 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 in quinta libertà, relative al trasporto passeggeri e merci, con validità non inferiore a 18 mesi eventualmente rinnovabili.

Si segnala in particolare che attraverso consultazioni dirette si sono conclusi negoziati con Corea e Qatar, che hanno condotto alla stipula di accordi per ampliare le possibilità di svolgimento dei rispettivi servizi aerei in termini di frequenze, scali operabili e altre facoltà.

Si sono poi autorizzati programmi presentati da vettori extraeuropei che dispongono l'operatività di servizi e facoltà, e forme di flessibilità, non direttamente previsti dagli accordi. Particolare attenzione è stata riservata agli operativi stagionali volti a incrementare i collegamenti con Milano Malpensa e altri aeroporti nazionali come Bologna, Catania, Napoli, Pisa e Venezia in deroga agli Accordi vigenti.

Per i medesimi fini di apertura al mercato e di realizzazione del processo di liberalizzazione del trasporto aereo s'è anche fornita provvisoria applicazione amministrativa a accordi globali stipulati dall'Unione Europea con diversi Stati extraeuropei, pur non essendosi perfezionato l'iter di ratifica che in relazione alle diverse procedure in vigore può presentare profili di complessità.

È stata data infine attuazione alla Decisione della Corte di Giustizia dell'Unione Europea numero C-628/11 che in tema di svolgimento di servizi aerei non di linea - "voli charter" ha eliminato le restrizioni di varie normative degli Stati membri a carico di vettori extraeuropei. In base ai paragrafi 1 e 2 della

Decisione l'articolo 18 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea che vieta discriminazioni fondate sulla nazionalità è applicabile a uno Stato membro che imponga a un vettore titolare di licenza d'esercizio presso altro Stato comunitario un'autorizzazione a effettuare voli charter provenienti da uno Stato non comunitario verso lo Stato che impone la restrizione, mentre tale autorizzazione non viene richiesta a vettori che svolgono i medesimi voli e che sono titolari di licenza d'esercizio dello Stato che stabilisce la restrizione.

4. CONTESTO EUROPEO: ACCORDI ORIZZONTALI E GLOBALI

Sotto la Presidenza del Consiglio dell'Unione Europea esercitata dai Paesi Bassi sono proseguite le iniziative in tema di relazioni esterne alle quali hanno preso parte con propri rappresentanti l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e questo Dicastero.

Un obiettivo significativo raggiunto il 7 giugno in sede di Consiglio Trasporti, Telecomunicazioni e Energia a seguito dei lavori del Gruppo Aviazione istituito presso lo stesso Consiglio, può dirsi l'affidamento alla Commissione Europea di mandati a negoziare accordi globali con il Gruppo di Lavoro ASEAN - Associazione delle Nazioni del Sud Est Asiatico (Birmania, Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Malaysia, Singapore, Thailandia e Vietnam) in conformità alla Priorità 1 del documento "Una strategia per l'aviazione in Europa" 7 dicembre 2015 redatto dalla Commissione.

Si espongono di seguito ulteriori motivi d'interesse in tema di Relazioni Esterne.

Il 28 gennaio a Pristina capitale del Kosovo si è tenuto il Comitato Congiunto tra Unione Europea e Stati firmatari dell'Accordo ECAA (European Common Aviation Area): Albania, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, FYROM - Former Yugoslav Republic of Macedonia, Islanda (membro EFTA - European Free Trade Association in seno alla EEA - European Economic Area), Montenegro, Norvegia (anch'esso membro EFTA/FFA), Romania, Serbia e UNMIK - Missione Nazioni Unite per l'Amministrazione ad interim nel Kosovo, anche se 115 Stati ONU (tra cui tre membri permanenti del suo consiglio di sicurezza, Francia, Regno Unito e Stati Uniti d'America) e 21 Stati comunitari hanno garantito il riconoscimento dello Stato balcanico. L'Accordo costituisce un superamento della precedente dimensione bilaterale nel campo degli accordi sui servizi aerei e oltre a aprire gradualmente al mercato i rispettivi servizi aerei prevede l'allineamento progressivo delle parti contraenti a alcuni elementi di base della legislazione comunitaria come la sicurezza dei voli, la tutela della concorrenza, la gestione del traffico aereo, la tutela dei consumatori e dell'ambiente. L'intesa è il risultato delle Linee Guida della Commissione Europea Marzo 2005 fatte proprie successivamente dal Consiglio dell'Unione Europea. L'attuazione dell'Accordo è articolata in tre fasi: i tempi di transizione da una all'altra differiscono a seconda del periodo impiegato dal singolo Stato firmatario a raggiungere gli standard fissati dall'Unione (il cosiddetto "acquis" comunitario). L'Unione s'impegna in particolare a coinvolgere le Parti nelle iniziative operative connesse al Cielo Unico Europeo in vista dell'istituzione di blocchi funzionali per una più razionale e efficace gestione dello spazio aereo. L'Unione dispone altresì che le Parti siano pienamente associate all'elaborazione di un piano per la gestione del traffico aereo (ATM) nell'ambito del Programma d'attuazione tecnica del Cielo Unico Europeo (SESAR) che permette di coordinare la ricerca, l'elaborazione e l'introduzione sul mercato delle nuove generazioni di sistemi di controllo del traffico aereo.

In secondo luogo si segnala la riapertura il 18 e 19 febbraio a Bruxelles del complesso negoziato tra Unione Europea e Brasile. Lo stato delle trattative svoltesi con assiduità non ha ancora condotto alla conclusione di un nuovo accordo globale.

Il 24 febbraio si è poi tenuto a Tbilisi il Comitato Congiunto Unione Europea-Georgia che ha elaborato varie tematiche come l'implementazione dell'Accordo in vigore, l'accesso al medesimo da parte della Croazia, l'assistenza tecnica fornita dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea per un migliore allineamento della normativa e un programma di gemellaggio istituzionale ("Twinning Project") su specifiche tematiche, nonché il reciproco aggiornamento della politica aeronautica e dei nuovi sviluppi della legislazione europea.

Il 19 aprile a Washington si è invece riunito il diciottesimo Comitato Congiunto Unione Europea-Stati Uniti che ha affrontato una serie di argomenti: il possibile accordo collaterale sul wet-lease (noleggio di aeromobili comprensivo delle prestazioni accessorie di assicurazione, equipaggio e manutenzione); lo stato della questione PNR - Dati Codice di Prenotazione (informazioni personali fornite dai passeggeri, raccolte e conservate dai vettori); le modifiche intervenute nei rispettivi ordinamenti con particolare riguardo ai regolamenti comunitari oggetto di revisione come il Regolamento CE numero 261/2004 in tema di negato imbarco, cancellazione o ritardo prolungato del volo; il rilascio delle autorizzazioni ai vettori Norwegian Air International e Norwegian Air UK non ancora avvenuto; gli sviluppi in tema di "security" (complesso di misure e risorse volte a prevenire e contrastare atti d'interferenza illecita nei confronti del sistema aviazione civile - trasporti e aeroporti); lo stato d'attuazione della Legge statunitense 2015 sulle Facilitazioni e l'Esecuzione quanto alla "pre-clearance" aeroportuale (programma di controllo avanzato dei passaporti per i passeggeri diretti negli Stati Uniti); diverse problematiche di tipo ambientale come la contestazione da parte statunitense sulle tasse imposte oltre che dallo Stato italiano da Finlandia, Norvegia, Regno Unito, Spagna e Svezia. In agenda alla voce "varie" sono stati affrontati ulteriori argomenti come l'Air Passenger Duty imposto dal Regno Unito (una tassa specifica sul biglietto di ogni passeggero britannico variabile a seconda della distanza breve-lunga o della classe standard-business prescelta) e il sistema di disinfezione inglese e italiano contro il virus Zika riscontrato in viaggiatori al ritorno da Sudamerica e Caraibi e provocato da particolari specie di zanzare.

Il 27 e 28 aprile s'è poi tenuta a Bruxelles la quarta e ultima riunione del Dialogo Aviazione fra gli Stati del Gulf Cooperation Council: creata il 25 maggio 1981 su impulso dell'Arabia Saudita e pressione degli Stati Uniti l'Organizzazione ha scopi economici, politici e sociali riassumibili nell'instaurazione di un mercato comune nel Golfo Persico. Ne fanno parte Arabia stessa, Bahrein, Emirati Arabi, Kuwait, Oman e Qatar. L'intento della Parte europea sarebbe stato di avviare un confronto al fine di assicurare l'esercizio dei rispettivi collegamenti aerei in un quadro di concorrenza leale; essendosi tuttavia registrata una non conformità di vedute si sono preferite trattative bilaterali con rilascio di mandati specifici a iniziare dai due Stati maggiormente inclini, Emirati Arabi e Qatar.

Si ritiene d'interesse segnalare altresì lo svolgimento di due ulteriori Comitati Congiunti fra Unione Europea e Moldavia, il primo, e UE e Canada, il secondo.

Il primo s'è tenuto a Bruxelles il 25 maggio. Tra i temi trattati si possono riassumere: l'aggiornamento di quelle norme comunitarie da recepirsi presso l'ordinamento moldavo; gli sviluppi nel relativo mercato del trasporto aereo con le iniziative politiche a ciò ascrivibili; l'impegno moldavo a deregistrare gli aeromobili incompatibili con le norme comunitarie di sicurezza; una maggiore

collaborazione con Commissione Europea e Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea al fine di garantire appropriata assistenza tecnica anche allo Stato in argomento. Non ha invece trovato adeguata soluzione il problema dell'esercizio in via esclusiva dell'assistenza a terra presso l'Aeroporto di Chisinau da parte del relativo fornitore.

L'altro Comitato Congiunto, con il Canada, s'è svolto il 22 giugno in videoconferenza tra Bruxelles e Ottawa. L'attuazione dell'accordo in vigore è stata ritenuta soddisfacente. Il numero dei passeggeri è infatti aumentato del 27 per cento attestandosi a oltre 10 milioni mentre le tariffe risultano ridotte in misura pari al 43 per cento con ulteriori previsioni al ribasso. Varie forme di sinergia tra vettori hanno poi incrementato in modo significativo il valore di connettività. I vettori canadesi detengono il 59 per cento del mercato a fronte del 39 per cento ascrivibile a quelli europei, risultato che può ritenersi non trascurabile. È da segnalare la richiesta di adesione all'accordo formulata da Islanda e Norvegia che però ha incontrato resistenze nella controparte canadese. Nell'ambito infine della regolazione del trasporto aereo e di un progetto di collaborazione tra Unione Europea, ECAC - European Civil Aviation Conference (organismo intergovernativo fondato nel 1955 dagli Stati che compongono il Consiglio d'Europa) e ICAO - Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (agenzia autonoma ONU incaricata di sviluppare principi e tecniche della navigazione aerea internazionale, delle rotte e degli aeroporti e promuovere la progettazione e sviluppo di un trasporto aereo più sicuro e ordinato), l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha partecipato con propri delegati al Terzo Simposio ICAO sul Trasporto Aereo tenutosi a Montreal dal 30 al 31 marzo e in qualità di osservatore al tredicesimo ICAO Air Transport Regulation Panel tenutosi nella stessa città canadese il primo e il due aprile.

5. ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO

Provincia Autonoma di Bolzano - Collegamento da e per Bolzano con Roma Fiumicino

Il 15 gennaio è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana numero 11 il Decreto del Ministro di questo Dicastero 31 dicembre 2015, numero 428. Pertanto a decorrere da tale data di pubblicazione sono cessati gli effetti del Decreto Ministeriale di questo medesimo Dicastero 8 gennaio 2013, numero 5, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 28 gennaio 2013, numero 23, avente per oggetto l'imposizione di Oneri di Servizio Pubblico sul suddetto collegamento restituito pertanto al libero mercato.

Regione Calabria - Collegamenti da e per Reggio di Calabria con Bologna e Pisa

È stato pubblicato sul sito Internet di questo Ministero il Decreto del Ministro di questo Dicastero 9 dicembre 2015, numero 403, che ha ulteriormente differito al 30 ottobre 2016 l'entrata in vigore degli Oneri di Servizio Pubblico in argomento. Ciò dal momento che le due procedure europee a evidenza pubblica di cui alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea 12 settembre 2015, numero C301 sono risultate deserte; s'è quindi pervenuti alla decisione di riproporre i rispettivi bandi di gara.

Regione Autonoma della Sardegna - Collegamenti da e per Alghero con Milano Linate e Roma Fiumicino; da e per Cagliari con Milano Linate e Roma Fiumicino; da e per Olbia con Milano Linate e Roma Fiumicino

Com'è noto alla Regione sono state trasferite dal primo gennaio 2010 le funzioni relative alla continuità territoriale dell'isola in applicazione dell'articolo 1, commi 837, della Legge 29 dicembre 2006, numero 296.

Dal mese di gennaio si sono tenuti incontri con le parti interessate in ordine a detta continuità territoriale, segnatamente in merito alla finalizzazione del finanziamento di 30 milioni di euro di cui all'articolo 10 del Decreto Legge 25 novembre 2015, numero 185, convertito nella Legge 22 gennaio 2016, numero 9. Nel mese di giugno è stato avviato l'iter per il trasferimento alla Regione delle risorse in argomento al fine del cofinanziamento di un nuovo modello di imposizione di Oneri di Servizio Pubblico sui collegamenti aerei da e per la Sardegna per il periodo ottobre 2017-ottobre 2021.

In precedenza, in data 3 marzo, sono state adeguate le tariffe di volo sulle rotte onerate in argomento (a seguito delle variazioni ISTAT 2015 e costo carburante secondo semestre 2015), con decreti direttoriali afferenti alle rotte da e per Alghero con Milano Linate (il numero 4) e con Roma Fiumicino (il numero 5), alle rotte da e per Olbia con Roma Fiumicino (il numero 6) e con Milano Linate (il numero 7) e alle rotte da e per Cagliari con Roma Fiumicino (il numero 8) e con Milano Linate (il numero 9).

Si segnala infine che l'esercizio delle rotte in questione per quattro anni a decorrere dal 27 ottobre 2013 è stato svolto con regolarità dalle Compagnie aeree Alitalia SAI circa i collegamenti da e per Alghero e Cagliari e Meridiana in riferimento a quelli da e per Olbia.

Regione Sicilia - Collegamenti da e per Lampedusa con Catania e Palermo; da e per Pantelleria con Palermo e Trapani

Dal mese di febbraio si sono svolti diversi incontri tra i soggetti interessati circa il finanziamento della continuità territoriale aerea dell'isola segnatamente in ordine alla destinazione dei fondi di cui all'articolo 1, comma 486, della Legge numero 208/2015 - "Legge di stabilità 2016".

A seguito poi di apposita richiesta del Presidente della Regione è stata formalizzata la delega al mecesimo a indire e presiedere la Conferenza di Servizi onde assicurare la continuità territoriale in argomento.

In data 2 marzo con Decreto Direttoriale numero 3 sono state adeguate le tariffe di volo sui collegamenti di che trattasi a seguito delle variazioni ISTAT 2015 e del costo carburante secondo semestre 2015.

Conclusivamente si fa presente che la Compagnia aerea Alitalia SAI aggiudicataria dell'apposita gara svoltasi nel primo semestre 2014 ha esercito i collegamenti in questione senza particolari problematiche.

Regione Toscana - Collegamenti da e per Elba con Firenze, Milano Linate e Pisa

Su richiesta della Regione e considerato il parere dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile è stato predisposto il Decreto del Ministro di questo Dicastero 29 aprile 2016, numero 129, di modifica dell'Allegato Tecnico (nel senso di una variazione d'orario di alcuni voli) al Decreto di imposizione del Ministro pro

tempore di questo stesso Dicastero 6 settembre 2013, numero 328. S'è poi provveduto a pubblicare il suddetto Decreto 129/2016 nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e sul sito Internet di questo Ministero.

In vista della futura scadenza del contratto di servizio di cui alla vigente imposizione di Oneri di Servizio Pubblico, si è chiesta altresì alla Regione la conferma d'interesse alla prosecuzione dei collegamenti in parola al fine di consentire le opportune iniziative per assicurare le occorrenti risorse finanziarie. Preso atto del riscontro positivo si è provveduto all'attivazione del necessario iter.

Con decreto direttoriale sono state adeguate le tariffe di volo sulle rotte in questione a seguito delle variazioni ISTAT 2015 e del costo carburante secondo semestre 2015.

La Compagnia aerea Silver Air aggiudicataria dell'apposita gara di cui alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea numero C329 del 13 novembre 2013, poi svoltasi nel primo semestre 2014 ha esercito il servizio aereo sui collegamenti in argomento senza doversi registrare rilievi.

6. RIPARTIZIONE TRAFFICO TRA AEROPORTI CHE SERVONO LA STESSA CITTÀ O LA STESSA CONURBAZIONE

Il semestre a riferimento è stato caratterizzato dal prosieguo delle azioni iniziate nel 2015 in tema di regolazione del traffico aereo sugli aeroporti milanesi.

Nella precedente relazione secondo semestre 2015 era stata evidenziata la necessità espressa dalla Commissione Europea di adottare un nuovo atto regolatorio in sostituzione del Decreto del Ministro Lupi di questo Dicastero primo ottobre 2014, numero 395. Si sono pertanto tenute, ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, del Regolamento (CE) numero 1008/2008, consultazioni sul nuovo progetto di regolazione del traffico sugli aeroporti milanesi. A seguito di quanto sopra, le Autorità italiane hanno elaborato e notificato un nuovo schema di decreto (notifica pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea 8 giugno 2016, numero C204), definito "Decreto Delrio" dal nome del Ministro proponente. Detto decreto risulta finalizzato a modificare le norme sulla ripartizione del traffico aereo all'interno del sistema aeroportuale milanese, eliminando le restrizioni imposte all'Aeroporto di Linate circa il numero di servizi aerei di andata e ritorno giornalieri da e verso aeroporti dell'Unione Europea permanendo le limitazioni circa l'impiego di aeromobili a corridoio unico "narrow body" e l'esercizio di collegamenti di linea "point to point" da e verso l'aeroporto. Il decreto comporta in ogni caso l'abrogazione del "Decreto Lupi". A seguito della notifica la Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni entro i termini alla Direzione Generale Mobilità e Trasporti - Unità C4 Mercato Interno e Aeroporti. A margine le Autorità italiane hanno reso edotta la Commissione che il nuovo atto regolatorio è in linea con le previsioni del citato articolo 19 poiché disciplina in modo trasparente e non discriminatorio i collegamenti tra destinazioni all'interno dell'Unione Europea.

Come ulteriormente dettagliato nella relazione sul secondo semestre 2016, con la Decisione di esecuzione del 16 novembre 2016, la Commissione ha approvato le misure previste dal suddetto "Decreto Delrio", che ha poi trovato emanazione, con numero 385, in data 18 novembre 2016.

Parallelamente a ciò i vettori Germanwings GMBH e Air Dolomiti S.p.A. - Linee Aeree Regionali Europee hanno presentato propri ricorsi al Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia avverso il suddetto "Decreto Lupi". Il Tribunale si è pronunciato con Sentenze numeri 01443/2016 e 01445/2016 entrambe in data 25 maggio 2016, accogliendo le censure relative alle violazioni procedurali del suddetto articolo 19 e rigettando le altre censure dei vettori ricorrenti, dichiarando nel contempo annullato il decreto impugnato.

Il Tribunale ha citato testualmente il disposto dell'articolo 19 richiamato: "lo Stato membro interessato informa la Commissione della sua intenzione di regolare la distribuzione del traffico aereo ovvero di modificare le disposizioni esistenti in materia di distribuzione del traffico. La Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo e, entro sei mesi dal ricevimento delle informazioni da parte dello Stato membro e secondo la procedura di cui all'articolo 25, paragrafo 2, decide se lo Stato membro può applicare le misure. La Commissione pubblica la propria decisione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea e le misure non sono applicate prima della pubblicazione dell'approvazione da parte della Commissione". In ossequio a ciò il Tribunale ha ritenuto che la regolazione del traffico aereo in fase di prima emanazione delle norme e di successiva modifica delle stesse è soggetta a un procedimento amministrativo composto, in parte presso le Amministrazioni nazionali e in parte presso l'Amministrazione comunitaria. Il Tribunale medesimo ha poi esposto alcuni pareri della Corte di Giustizia dell'Unione Europea per concludere che il giudice nazionale è vincolato dalla decisione della Commissione ove divenuta definitiva perché non impugnata nei termini o perché il ricorso avverso tale decisione non sia stato accolto e che pertanto può determinarsi il solo accoglimento delle censure contenute nel secondo motivo di ricorso, secondo cui non sarebbero state consultate le parti interessate né richiesta e/o attesa la pronuncia della Commissione.

A tal proposito, si anticipa che il Consiglio di Stato, con sentenze nn. 4675 del 10 ottobre 2017 e 4811 del successivo 18 ottobre, ha respinto l'appello, interposto dal vettore Alitalia - Società Aerea Italiana con ricorsi iscritti sub numeri 6324/2016 e 6326/2016, avverso le suddette sentenze del T.A.R. Lombardo numeri 01443/2016 e 01445/2016.

7. DATI DI TRAFFICO

Nel semestre gli aeroporti italiani sono stati utilizzati da 75.354.502 passeggeri con un aumento in percentuale del 4,5 rispetto all'analogo periodo del 2015 corrispondente a un incremento di 3.390.952. Quanto al traffico commerciale passeggeri l'aeroporto di Roma Fiumicino conferma la sua posizione prioritaria seguito da Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Milano Linate e Venezia Tessera. Circa il numero dei movimenti essi si sono attestati su 628.448 con un incremento del 2,8 per cento. Anche per quanto riguarda il traffico merci è da registrarsi un incremento del 4,2 in punto percentuale con un totale di merci movimentate pari a 489.722 tonnellate. Rispetto a tale totale più della metà delle merci trasportate (264.116 tonnellate pari al 53,9 per cento) appartiene all'aeroporto di Malpensa.



Circa il sistema aeroportuale romano l'aeroporto di Fiumicino ha registrato un aumento del numero dei passeggeri trasportati attestatosi su 19.154.623 con un aumento in percentuale del 4,2 rispetto ai 18.396.718 del corrispondente semestre del 2015; un incremento pari all'8,8 per cento è da registrarsi anche per il totale della merce movimentata (74.528 tonnellate). L'aeroporto di Ciampino ha invece evidenziato un ribasso nel numero di passeggeri (2.747.506 con un decremento del 4 in punto percentuale); a fronte di un aumento della merce trasportata (7.999 tonnellate con un incremento del 4,5 per cento). Per quanto riguarda il sistema aeroportuale milanese l'aeroporto di Malpensa ha registrato un numero di passeggeri pari a 8.880.324 con un incremento del 2,9 per cento. È da evidenziarsi un aumento, pari al 5,1 per cento del totale, anche delle merci movimentate (264.116 tonnellate). L'aeroporto di Linate ha registrato un incremento del traffico passeggeri sia pure di lieve entità attestatosi su 4.599.586 unità corrispondente a un aumento di un punto percentuale; il traffico merci ha viceversa manifestato una flessione del 5,3 per cento con un totale di 7.591 tonnellate. L'aeroporto di Bergamo ha evidenziato un totale di 5.240.681 passeggeri trasportati che costituiscono in percentuale un aumento del 6,7 per cento. Al contrario il traffico merci movimentato è risultato essere di 57.130 tonnellate con un decremento del 5,5 per cento rispetto all'analogo periodo del 2015.

ALLEGATI:

- 1. Rotte esercite in Oneri di Servizio Pubblico al 30 giugno 2016;**
- 2. Traffico commerciale complessivo primo semestre anno 2016.**

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Renato POLETTI



IL CAPO DIPARTIMENTO
Ing. Alberto CHIOVELLI



Allegato 1

ROTTES ESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE AL 30 GIUGNO 2016	
REGIONE	COMPAGNIA AEREA
<i>SARDEGNA</i>	
ALGHERO-MILANO LINATE e viceversa (1)	ALITALIA-S.A.I.
ALGHERO-ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
CAGLIARI-MILANO LINATE e viceversa (1)	
CAGLIARI-ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
OLBIA-MILANO LINATE e viceversa (1)	MERIDIANA
OLBIA-ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
<i>SICILIA</i>	
LAMPEDUSA-CATANIA e viceversa (2)	ALITALIA-S.A.I.
LAMPEDUSA-PALERMO e viceversa (2)	
PANTELLERIA-PALERMO e viceversa (2)	
PANTELLERIA-TRAPANI e viceversa (2)	
<i>TOSCANA</i>	
ELBA MARINA DI CAMPO-FIRENZE e viceversa (3)	SILVER AIR
ELBA MARINA DI CAMPO-PISA e viceversa (3)	
ELBA MARINA DI CAMPO e viceversa (3)	

- (1) O.S.P. imposti con Decreto Ministeriale numero 61 del 21 febbraio 2013 (Gazzetta Ufficiale numero 61 del 13 marzo 2013 - Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea Serie C104 del 10 aprile 2013), modificato con Decreto Ministeriale numero 133 del 2 aprile 2013 (Gazzetta Ufficiale numero 95 del 23 aprile 2013).
- (2) O.S.P. imposti con Decreto Ministeriale numero 5 del 15 gennaio 2014 (Gazzetta Ufficiale numero 34 dell'11 febbraio 2014 - Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie C42 del 13 febbraio 2014).
- (3) O.S.P. imposti con Decreto Ministeriale numero 328 del 6 settembre 2013 (Gazzetta Ufficiale numero 232 del 3 ottobre 2013 - Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie C329 del 13 novembre 2013), modificato con Decreto Ministeriale numero 25 del 29 gennaio 2014 (Gazzetta Ufficiale numero 41 del 19 febbraio 2014).

Traffico commerciale complessivo internazionale e nazionale
Servizi di linea e non di linea

(anni + partenze)

PERIODO 1 GENNAIO - 30 GIUGNO 2016

AEROPORTO	Movimenti	Var % anno precedente	Passeggeri trasportati (escluso transiti diretti)	Var % anno precedente	Transiti Diretti	Var % anno precedente	Tonn. Cargo (Merch avio+posta)	Var % anno precedente
ALGERO	4.424	-28,9	601.230	-18,4	332	-17,4	4	-33,3
ANCONA	3.331	-13,3	200.174	-15,0	477	1.390,6	3.047	-14,6
BARI	15.338	-4,6	1.978.790	5,1	4.549	-47,0	1.310	30,0
BERGAMO	37.257	3,7	5.240.681	-6,7	1.012	72,5	57.130	-5,5
BOLOGNA	31.259	9,8	3.580.968	23,5	5.608	-50,7	18.979	27,4
BOLZANO	74	-62,3	3.455	86,2	0	-	0	-
BRESCIA	1.323	-16,7	4.192	5,0	0	-100,0	9.173	-81,7
BRINDISI	7.563	-0,3	1.060.891	1,8	2.055	-14,7	9	-75,0
CAGLIARI	12.078	-2,6	1.565.617	-1,0	1.508	66,4	1.558	2,4
CATANIA	26.750	8,0	3.479.447	6,5	3.350	-71,0	3.186	5,1
COMISO	1.524	27,6	275.904	37,5	0	-	0	-
CROTONE	822	-16,4	128.108	-3,0	0	-	0	-
CUNEO	430	-10,5	52.395	6,6	349	n.d.	0	-
ELBA	4.760	-23,5	2.924,00	-46,2	0	-	0	-
FIRENZE	13.446	0,3	1.148.523	0,6	24	-29,1	39	0,5
FOGGIA	0	-100,0	0	-100,0	0	-	0	-
GENOVA	6.068	-10,7	578.700	-4,7	489	-66,6	106	-29,4
GROSSETO	359	12,5	375	25,8	0	-	0	-
LAMEZIA TERME	9.034	5,5	1.118.936	3,8	2.008	-38,6	627	-13,3
LAMPEDUSA	1.352	-6,1	58.264	23,0	0	-	0	-100,0
MILANO LINATE	47.770	1,7	4.599.586	1,0	367	-85,8	7.591	-5,3
MILANO MALPENSA	77.316	2,4	8.880.324	2,8	47.887	-23,5	264.116	5,7
NAPOLI	25.491	3,4	2.969.961	5,8	3.511	-62,2	4.180	-3,7
OLBIA	2.037	12,0	783.750	13,9	1.372	26,8	66	-45,8
PALERMO	15.547	8,9	2.396.831	12,6	4.091	-23,3	210	-65,8
PANTELLERIA	1.591	0,0	48.145	6,7	0	-	12	-7,7
PARMA	1.061	-7,7	84.974	-7,3	3	60,0	0	-
PERUGIA	1.147	8,8	94.247	-12,6	0	-100,0	0	-
POSCARA	3.011	16,6	278.213	0,8	0	-	52	296,2
PISA	17.022	2,7	2.241.192	3,5	972	-17,2	4.687	8,8
REGGIO CALABRIA	2.067	8,2	278.229	2,3	0	-	16	-27,2
RIMINI	780	237,8	74.079	121,5	0	-	0	-
ROMA CIAMPINO	17.456	-7,4	2.747.506	-1,0	0	-	7.999	-4,5
ROMA FIUMICINO	149.420	1,3	19.154.671	-4,2	37.400	-10,8	74.528	8,8
SALERNO	0	-	0	-	0	-	0	-
TARANTO	0	-	0	-	0	-	0	-
TORINO	18.438	5,2	1.548.938	7,8	2.349	-9,5	2.249	-21,0
TRAPANI	4.845	-8,7	689.405	-5,0	0	-	8	-77,3
TREVISO	2.652	7,0	1.245.619	8,9	223	-6,3	0	-83,4
TRIESTE	4.052	1,4	342.756	0,7	86	-67,2	39	-2,5
VENEZIA	39.175	12,8	4.318.966	9,9	2.171	-21,9	28.567	16,4
VERONA	11.641	-4,0	1.186.793	6,0	11.705	72,7	244	102,0
TOTALE	628.448	2,8	75.354.502	-4,5	185.101	n.d.	489.722	4,2



PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



170710024260