

ATTI PARLAMENTARI

XVIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. LXXI
n. 3

RELAZIONE

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

(Secondo semestre 2018)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(TONINELLI)

Trasmessa alla Presidenza l'8 agosto 2019

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**
(Legge 18 giugno 1998, numero 194, articolo 1, comma 4)

Secondo semestre dell'anno 2018

Sommario

1. Premessa
2. Regolazione economica
3. Accordi di traffico
4. Il contesto europeo: Accordi Orizzontali e Accordi Globali
5. Oneri di Servizio Pubblico
6. 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 delle Infrastrutture e dei Trasporti ne riferisca gli esiti in Parlamento con cadenza semestrale.

Si forniscono pertanto i prescritti elementi informativi attinenti al secondo semestre dell'anno 2018, con il contributo, come di consueto, dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, per quanto di propria competenza.

2. Regolazione economica

Attività di monitoraggio

Nel corso della seconda metà del 2018 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha effettuato la consueta attività di monitoraggio in merito alla realizzazione degli investimenti da parte delle Società di Gestione Aeroportuale ed al rispetto del cronoprogramma degli interventi previsti dai Contratti di Programma in deroga, stipulati, rispettivamente, con i Gestori Aeroportuali SEA S.p.A. quanto agli Aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa, Aeroporti di Roma S.p.A. circa gli scali di Roma Fiumicino e Roma Ciampino ed, infine, SAVE S.p.A. per l'aeroporto di Venezia. Detta tipologia di Contratti trova il suo fondamento nell'articolo 17, comma 34 bis, del Decreto Legge primo luglio 2009, numero 78 (come convertito, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 2009, numero 12), in base al quale al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri annui, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile è autorizzato a stipulare Contratti di Programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto.

In tali casi il Contratto è approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e può graduare le

modifiche tariffarie, prorogando il rapporto in essere, per gli anni necessari ad un riequilibrio del piano economico-finanziario della Società di Gestione.

Tale attività di monitoraggio è stata condotta anche con riguardo ai Contratti di Programma ordinari stipulati ai sensi del Decreto Legge 12 settembre 2014, numero 133, (convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, numero 164 e successive modifiche ed integrazioni), nei confronti delle Società di Gestione degli Aeroporti di Bergamo Orio al Serio, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Lamezia Terme, Napoli, Olbia, Pisa, Torino, Trieste Ronchi dei Legionari e Verona. A tal proposito, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha trasmesso all'Autorità di Regolazione dei Trasporti i risultati del monitoraggio annuale, al fine di consentire gli adempimenti di competenza in ordine all'aggiornamento tariffario, a valere sul 2019.

Stipula dei Contratti di Programma ai sensi del Decreto Legge numero 133/2014

Si rammenta, preliminarmente, che il Contratto di Programma disciplina lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture aeroportuali al fine di garantire adeguati livelli di servizio, regola la pianificazione e la realizzazione degli interventi tecnici di ammodernamento, ampliamento e manutenzione del sedime aeroportuale, nonché gli obiettivi che il gestore aeroportuale è tenuto a raggiungere, in termini di qualità dei servizi e di tutela ambientale, durante il periodo di vigenza contrattuale.

Ciò ricordato, si fa presente che nel secondo semestre del 2018 non si sono verificate stipulazioni, fra ENAC e Società di Gestione Aeroportuale, dei Contratti di Programma previsti dall'articolo 1, comma 11 del richiamato Decreto Legge numero 133/2014. In base a detta norma, 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 180 giorni, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro 30 giorni, i Contratti di Programma sottoscritti dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale. Per gli stessi aeroporti il parere favorevole espresso dalle Regioni e dagli Enti Locali interessati sui Piani Regolatori Aeroportuali, in base alle disposizioni del regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, numero 383, e successive modificazioni, comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori. Il termine di 180 giorni di cui al primo periodo, decorre dalla data di stipulazione dei suddetti contratti.

Per quanto, invece, di spettanza dei competenti Uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel periodo a riferimento qui considerato, la Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo (preso atto della documentazione fornita dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile circa i Contratti di Programma ENAC/GES.A.P. S.p.A. - Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo ed ENAC/S.A.CAL. - Società di Gestione dell'Aeroporto di Lamezia Terme) ha espresso parere favorevole su tali Contratti, trasmettendo al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti i rispettivi schemi di Decreto Interministeriale di approvazione, ai fini della sottoscrizione del medesimo Ministro ed il successivo inoltro, ove nulla osti, al Ministro dell'Economia e delle Finanze.

3. Accordi di traffico

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

A partire dall'anno 2009 lo Stato italiano adotta una politica finalizzata allo sviluppo del mercato dei servizi aerei e alla liberalizzazione dei relativi collegamenti nei confronti di Stati terzi dell'Unione Europea. L'apertura di tale mercato ha riguardato collegamenti di linea e non di linea. L'impulso allo sviluppo delle relazioni bilaterali con Stati extraunionali si è concretizzato attraverso la negoziazione di nuovi Accordi o l'aggiornamento di quelli esistenti, come a seguito dell'applicazione di specifiche disposizioni legislative volte a favorire l'incremento di servizi aerei da e per lo Stato italiano, al fine di ottenere un miglioramento degli scambi economici e commerciali.

Tale processo, avviato con le disposizioni di cui 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 proseguito con le prescrizioni dell'articolo 28, comma 8 *bis* del Decreto Legge 12 settembre 2014, numero 133, convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, numero 164. Detto impianto normativo prevede che, al fine di assicurare il mantenimento dei livelli occupazionali e dei collegamenti internazionali occorrenti allo sviluppo del sistema produttivo e sociale delle aree interessate, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, promuove la definizione di nuovi Accordi bilaterali nel settore del trasporto aereo, nonché la modifica di quelli vigenti, al fine di ampliare il numero dei vettori ammessi a operare sulle rotte nazionali, internazionali e intercontinentali, nonché ad ampliare il numero delle frequenze e destinazioni su cui è consentito operare a ciascuna parte, dando priorità ai vettori che si impegnino a mantenere i predetti livelli occupazionali.

In esito a ciò, si è confermata l'impostazione volta alla promozione di nuovi Accordi e la possibilità da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile di concedere, su richiesta dei vettori esteri e previo nulla osta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, autorizzazioni temporanee allo svolgimento di servizi su rotte extraunionali in deroga alle intese vigenti, richiamando in termini espliciti anche la possibilità di concessione di diritti di Quinta Libertà.

In tale ambito, nel corso del secondo semestre 2018, da Parte italiana si è proseguito lo scambio di testi per corrispondenza, relativi all'Accordo con il Turkmenistan, al fine di rendere tale atto conforme alla normativa comunitaria e creare una base giuridica sulla quale poter sviluppare collegamenti aerei con tale Stato.

Si è anche portata avanti un'attività di modifica di alcune clausole dell'Accordo Italia-Argentina, parafato (sul quale, cioè, erano state apposte le iniziali dei Plenipotenziari, in attesa della sottoscrizione definitiva) in occasione di ICAN 2017 - "ICAO Air Service Negotiation Event".

Sempre in ambito ICAN, nel dicembre del 2018 si è partecipato, nel contesto delle attività ICAO, ad ICAN 2018, presso l'Autorità dell'Aviazione Civile del Kenya. L'evento in parola, giunto alla sua undicesima edizione, ha visto una larga partecipazione di Stati membri dell'ICAO e si è confermato come base per lo svolgimento di trattative negoziali in materia di traffico aereo, nonché occasione di confronto tra Autorità di settore, in quanto, oltre alla possibilità di condurre negoziati bilaterali, ha consentito, in una prospettiva di apertura e scambio di esperienze sul piano internazionale, anche la partecipazione a vari *forum*, gruppi di lavoro e dibattiti, tesi ad illustrare l'evoluzione del settore. Nello specifico, durante tale evento lo Stato italiano ha condotto 12 negoziati con diversi Stati, finalizzati ad ampliare lo svolgimento di servizi aerei in termini di frequenze, scali operabili e altre facoltà: di essi, 11 si sono conclusi in termini positivi (esattamente, quelli con Colombia, Comoros, Congo, Ghana, Kenya, Lussemburgo, Mali, Mongolia, Mozambico, Senegal, Sud Africa), mentre l'Incontro con lo Zimbabwe ha condotto alla firma di un verbale nel quale si è dato atto dello svolgimento dei negoziati e della impossibilità, per la controparte, di accettare l'accordo di trasporto aereo e la proposta operativa di sviluppo dell'Italia.

Nel settembre del 2018, si è altresì concluso un nuovo Accordo con l'Oman, nel quale sono state incluse tutte le clausole *standard* dell'Unione Europea ed incrementati i diritti di traffico in termini di frequenze e punti operabili.

Con riferimento alle autorizzazioni in deroga agli Accordi vigenti, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha poi autorizzato i programmi presentati da vettori esteri, che prevedono servizi e facoltà operativi - e flessibilità - non contemplati dagli Accordi medesimi.

Sono state anche adottate attività a sostegno dei vettori nazionali, con interventi volti a rappresentare, presso le Autorità estere competenti, le esigenze di programmazione non in linea con gli Accordi vigenti.

Ai fini dell'apertura del mercato e della piena realizzazione del processo di liberalizzazione del trasporto aereo, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha dato infine applicazione provvisoria, in via amministrativa, a tutti gli Accordi Globali stipulati dall'Unione Europea con vari Stati extraunionali, nelle more del completamento dell'*iter* di ratifica dei medesimi.

4. Il contesto europeo: Accordi Orizzontali e Accordi Globali

Nel secondo semestre del 2018, con la presidenza di turno affidata all'Austria, è proseguita la ricerca di finalizzazione degli obiettivi di cui al documento della Commissione Europea "Una strategia per l'aviazione" 7 dicembre 2015; si sono all'uopo registrati progressi nei vari negoziati tesi alla stipula di Accordi Globali, in relazione ai quali è stato rilasciato alla Commissione stessa un mandato a negoziare.

In funzione della conclusione dell'Accordo Globale finalizzato alla creazione di un mercato unico dell'aviazione aperto ed integrato con i 10 Paesi ASEAN - *Associazione delle Nazioni del Sud Est Asiatico* (Birmania, Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos/Lao PDR, Malaysia, Singapore, Thailandia e Vietnam) nel semestre a riferimento si sono tenuti due incontri: il primo (settimana tornata di negoziati) a Singapore, dal 16 al 17 ottobre, ed il secondo, durante il quale avrebbero dovuto concludersi i negoziati, a Salisburgo (sede individuata grazie alla predetta Presidenza di turno austriaca), dove, dal 20 al 22 novembre, si è svolta l'ottava tornata di consultazioni. Secondo le Parti, a seguito di ulteriori approfondimenti richiesti dalla Malaysia, pur essendovi la disponibilità a parafare il testo dell'Accordo, resterebbero tuttavia da definire alcuni aspetti in tema di concorrenza leale, oneri doganali e fiscali, diritti di traffico, rapporti con le intese preesistenti e di Annesso all'Accordo.

Si è poi svolta un'attività di preparazione e di scambio epistolare, al fine di predisporre le basi necessarie alla prosecuzione delle trattative europee, previste per l'inizio del successivo anno 2019, con Azerbaijan, Emirati Arabi Uniti, Qatar e Turchia.

Quanto, invece, alla sottoscrizione degli Accordi con Tunisia (testo parafato a Bruxelles l'11 dicembre 2017) e Armenia (testo parafato anch'esso a Bruxelles in data 24 novembre 2017), non si sono registrate novità, a causa del perdurare della mancata definizione del territorio europeo (Questione di Gibilterra).

Per quanto concerne i Comitati Congiunti, in data 12 dicembre si è tenuto a Zurigo quello fra Unione Europea e Confederazione Elvetica.

In merito, poi, al Comitato Esperti della Commissione Europea e degli Stati Membri "Consultative Forum on EU External Aviation Policy", esso si è riunito a Bruxelles il 6 settembre, il 21 settembre e il 13 novembre 2018, al fine di sottoporre a esame e valutare le posizioni da assumere con quegli Stati extraunionali rispetto ai quali sono in corso negoziati "attivi", come da Regolamento (CE) numero 847/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati da Stati membri con Stati terzi.

Per quanto riguarda invece l'attività di regolazione, sono da evidenziare in questa sede gli sviluppi in merito alla Proposta di Regolamento COM (2017) 289, che abroga il Regolamento (CE) numero 868/2004 in tema di protezione dalle sovvenzioni e pratiche tariffarie sleali da parte di Stati terzi, nella prestazione di servizi di trasporto aereo, risultate pregiudizievoli nei confronti di vettori aerei comunitari. Obiettivo della proposta è dunque quello di dotare gli Stati membri di uno strumento che, ridefinendo le norme del Regolamento medesimo, garantisca la concorrenza leale tra vettori aerei unionali ed extraunionali. A seguito degli scambi definitivi, intercorsi in data 20 novembre 2018 tra Parlamento Europeo, Commissione Europea e Presidenza, l'accordo provvisorio con il Parlamento medesimo è stato presentato al Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea - Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia (TTE), tenutosi a Bruxelles il 3 e 4 dicembre 2018.

Quanto, invece, agli incontri del Gruppo Aviazione presso il Consiglio dell'Unione Europea, essi hanno riguardato, principalmente, la Revisione del Regolamento sul *Wet-Lease* (si ricorda che, con questa locuzione, si identifica un contratto di noleggio di aeromobile, nel quale sono ricomprese tutte le prestazioni accessorie - assicurazione, equipaggio e manutenzione -, usualmente definite come *ACMI - aircraft, complete crew, maintenance and insurance*), come pure gli aspetti della tutela sociale nel mercato dell'aviazione e delle misure da adottarsi a seguito della cosiddetta *Brexit* da parte del Regno Unito.

Entrando in dettaglio circa ognuno di tali aspetti, a proposito, innanzitutto, del *Wet-Lease* e connesso emendamento al Regolamento (CE) numero 1008/2008, ad ottobre 2018 è stato raggiunto un accordo *ad referendum* con il Parlamento Europeo, il quale, nell'accettare i termini del testo proposto, ha richiesto che detto contratto di noleggio, senza limiti temporali, venga effettuato su base di reciprocità e nel rispetto delle tematiche sociali. La modifica regolamentare consente di derogare, tramite l'Accordo Internazionale di Trasporto Aereo Unione Europea/Stati Uniti di America, alle limitazioni temporali - afferenti l'impiego in *Wet-Lease* di aeromobili immatricolati in Stati

terzi -, previste nel testo originale dell'articolo 13, comma 3, lettera b), del richiamato Regolamento comunitario; ciò, anche al fine di assicurare coerenza con il regime aperto di *Wet-Lease*, quale previsto dall'Accordo *Open Skies* Unione Europea/Stati Uniti stipulato nel 2007 e in ossequio ai principi di liberalizzazione del relativo mercato, alla base di detto medesimo Accordo.

In tema, poi, di tutela sociale nel mercato dell'aviazione, è stato sottolineato come il mercato unico europeo, sebbene possa dirsi liberalizzato sotto il profilo economico, presenta, per converso, specificità nazionali sotto l'aspetto della normativa sul diritto del lavoro e dei sistemi di sicurezza sociale: il risultato è stato da un lato la creazione di nuove opportunità e lo stimolo della crescita del relativo mercato, mentre dall'altro si assiste ad un progressivo deterioramento, nel corso degli anni, delle condizioni di lavoro: in tal senso, quali preoccupazioni ricorrenti sono state identificate quelle legate al moltiplicarsi delle basi operative, al reclutamento di piloti ed equipaggi tramite agenzie, al lavoro autonomo e altre forme atipiche di impiego precario venutesi a creare all'interno dei differenti quadri normativi nazionali, all'ammonimento contro il *dumping* sociale (ovvero la pratica di alcune imprese - soprattutto multinazionali - di localizzare la propria attività in aree in cui possono beneficiare di disposizioni meno restrittive in materia di lavoro o in cui il costo del lavoro è inferiore), alle pratiche sleali, alla disparità di trattamento e ad una serie di criticità connesse agli aspetti di sicurezza. In attesa di costituire un Gruppo di lavoro formale presso la Commissione Europea, è stato predisposto l'inserimento di una clausola-tipo negli Accordi Globali che salvaguardi gli aspetti sopra esposti.

In merito, infine, all'Accordo cosiddetto "*BREXIT*" tra Unione Europea e Regno Unito (che è stato sottoscritto in data 25 novembre 2018 e che avrebbe dovuto essere ratificato dal Parlamento britannico entro il 10 dicembre 2018), esso ha originato una serie di tematiche, in relazione alle quali è in corso un diffuso approfondimento, in considerazione del fatto che, in materia di trasporto aereo, sono presenti peculiarità e problematiche di tipo complesso, tali da rendere necessario un esame articolato degli aspetti salienti e dei possibili, futuri scenari che potrebbero configurarsi nei settori dell'accesso al mercato, della regolazione economica, degli *asset* proprietari e di controllo, della sicurezza, delle licenze di volo e aeronautiche, dei diritti del passeggero, della garanzia della parità di trattamento, della disciplina giurisdizionale, dell'adeguamento alle norme in materia di concorrenza e di Aiuti di Stato, del rispetto delle tematiche sociali, sulle quali ci si è testè soffermati. Si è pertanto concordato sulla necessità di individuare, nei ristretti termini imposti dalla situazione in essere, misure transitorie per evitare interruzioni nella regolarità dei rispettivi servizi aerei, per poter disporre di una disciplina della proprietà sostanziale e del controllo effettivo delle imprese che eviti forme di restrizione, per assicurare la garanzia del riconoscimento reciproco di certificati e licenze - in considerazione dell'uscita del Regno Unito anche dall'EASA, l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea -, al fine di predisporre, come termine ultimo, ogni mezzo idoneo a garantire la tutela sia dell'utenza che delle Compagnie aeree. Tali misure transitorie dovrebbero garantire la continuità di un complesso di norme di base a disciplina dei rapporti aeronautici, in attesa del rilascio del mandato alla Commissione Europea per la negoziazione e la stipula di un Accordo Globale.

5. Oneri di Servizio Pubblico

Regione Toscana

Rotte: Elba-Firenze e viceversa, Elba-Pisa e viceversa e Elba-Milano Liniate e viceversa.

Sui collegamenti in parola sono stati imposti Oneri di Servizio Pubblico con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 25 ottobre 2017, numero 497, che sarebbero dovuti entrare in vigore il 1° giugno 2018 - termine poi posticipato al 1° ottobre 2018. La gara (Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea Serie C 60 del 16 febbraio 2018), indetta per l'affidamento in esclusiva e con compensazione del servizio aereo così come determinato con l'anzidetto decreto ministeriale, è andata deserta in data 16 maggio 2018 (nessuna offerta è pervenuta entro le ore 15:30 di tale data fissata come scadenza di presentazione delle offerte). Dopo una fitta serie di interlocuzioni nei mesi di settembre e ottobre 2018 tra la Regione Toscana, il Ministero Infrastrutture e Trasporti e

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, il 29 novembre 2018 si è riunita una nuova Conferenza di Servizi finalizzata ad assicurare la continuità territoriale dell'Isola d'Elba. In esito all'anzidetta Conferenza, con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24 dicembre 2018, numero 557, si sono imposti nuovi Oneri di Servizio Pubblico sulle rotte sopraindicate e contestualmente si è disposta la cessazione degli effetti del precedente regime onerato di cui al predetto Decreto Ministeriale numero 497/2017.

Regione Sicilia

Rotte: Lampedusa – Palermo e viceversa, Lampedusa – Catania e viceversa, Pantelleria – Trapani e viceversa, Pantelleria – Palermo e viceversa, Pantelleria – Catania e viceversa.

Il servizio onerato di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 28 novembre 2017, numero 550 - aggiudicato nel 1° semestre 2018, a seguito di gara europea, per 3 anni al vettore Danish Air Transport - è operato dal predetto vettore a partire dal 1° luglio 2018 sulla base dell'apposita Convenzione stipulata con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile il 22 giugno 2018.

In data 28 agosto 2018, la Regione Sicilia ha trasmesso al Ministero Infrastrutture e Trasporti e all'Ente Nazionale Aviazione Civile una richiesta del Sindaco di Pantelleria intesa ad ottenere la modifica dell'anzidetta convenzione nella parte riguardante la disciplina delle tariffe. Al riguardo il Ministero in argomento, dopo aver acquisito parere favorevole del suddetto Ente, della Regione Sicilia e del vettore Danish Air Transport, ha posto in essere il Decreto Ministeriale 19 novembre 2018, numero 480, con il quale ha modificato l'allegato tecnico del sopracitato Decreto d'imposizione accogliendo la richiesta del Sindaco di Pantelleria limitatamente all'estensione delle gratuità tariffarie della linea Pantelleria-Palermo e viceversa alla rotta Pantelleria-Trapani e viceversa; quanto precede, in ragione della circostanza che l'estensione in parola non implica alcun aggravio economico per l'Amministrazione pubblica né alcun costo aggiuntivo per il vettore.

Sempre nel mese di novembre 2018 si è provveduto ad inviare in pubblicazione il decreto di modifica in parola nel sito Internet del Ministero Infrastrutture e Trasporti e nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Si fa presente, infine, che il Direttore Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo, previa istruttoria dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ha provveduto, con proprio Decreto 2 ottobre 2018, numero 25, ad aggiornare le tariffe onerate massime in relazione alla variazione del costo del carburante.

Collegamenti aerei da e per gli Aeroporti di Comiso e Trapani.

A seguito dell'incontro del 25 luglio 2018 concernente il nuovo progetto di imposizione di Oneri di Servizio Pubblico sui collegamenti aerei da e per gli Aeroporti di Comiso e Trapani, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato una fitta corrispondenza e contatti interlocutori con la Regione Siciliana, con i Comuni interessati e con i gestori aeroportuali degli anzidetti scali.

Nel secondo semestre 2018, pertanto, in vista della Conferenza di Servizi poi tenutasi nel corso del primo semestre 2019, si è svolta l'istruttoria in ordine alle proposte relative agli interventi da attuare per la continuità territoriale aerea degli Aeroporti di Comiso e Trapani.

Regione Autonoma della Sardegna

Collegamenti: 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.

Il 12 luglio 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha partecipato alla Conferenza di Servizi per la definizione del nuovo regime d'imposizione di Oneri di Servizio Pubblico sui collegamenti aerei tra la Sardegna e gli scali di Roma Fiumicino e Milano Linate (cosiddetti CT1).

In esito alla predetta Conferenza, con decreto 8 agosto 2018, n. 367, il Ministro Infrastrutture e Trasporti ha imposto nuovi Oneri di Servizio Pubblico sulle sei rotte della

CT1, a partire dal 1° aprile 2019, prevedendo, contestualmente, la cessazione degli effetti del Decreto Ministeriale 21 febbraio 2013, numero 61, a partire dalla stessa data.

Del nuovo regime di continuità territoriale si è data notizia nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 24 settembre 2018, numero 222 e nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea C 362 dell'8 ottobre 2018.

Nella predetta Gazzetta Ufficiale Unione Europea, si è data anche comunicazione delle gare pubbliche connesse al Decreto Ministeriale numero 367/2018, gare da concludersi con assegnazione dei servizi aerei solo nel caso in cui nessun vettore accettasse servizi stessi senza esclusiva e senza compensazione finanziaria.

Sempre nel corso del secondo semestre 2018, tenuto conto dell'insufficienza dei tempi tecnici che devono intercorrere (periodo minimo di sei mesi) tra la data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea delle informative sulle gare e l'avvio della nuova concessione, su richiesta della Regione in argomento, con Decreto Ministeriale 21 novembre 2018, numero 483 (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 21 dicembre 2018, numero 296) si è differita dal 1° aprile 2019 al 17 aprile 2019 sia l'entrata in vigore dei nuovi Oneri di Servizio Pubblico che la cessazione degli effetti del regime impositivo di cui al sopracitato Decreto Ministeriale numero 61/2013.

Si segnala infine che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dopo aver partecipato all'incontro del 16 ottobre 2018 con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e la Regione Sardegna in ordine alle problematiche connesse alla chiusura dello scalo Milano Linate dal 27 luglio al 27 ottobre 2019, si è reso parte attiva nel chiedere alla Regione di procedere ad opportune integrazioni della documentazione di gara, informandone i vettori interessati e la Commissione Europea.

Nelle more dell'entrata in vigore del nuovo regime onerato, i collegamenti CT1 in parola sono stati eserciti, secondo la disciplina del Decreto Ministeriale numero 61/2013, in particolare da:

- Alitalia-SAI, per quanto riguarda le rotte Cagliari-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Alghero-Milano Linate e viceversa, Alghero-Roma Fiumicino e viceversa;
- Air Italy, per quanto concerne, invece, le rotte Olbia-Milano Linate e viceversa, Olbia-Roma Fiumicino e viceversa.

4. Dati di traffico

Nel corso del secondo semestre del 2018 hanno usufruito degli aeroporti italiani 99.855.378 passeggeri, con un incremento pari al 5,7 per cento (5.415.641, in termini numerici) rispetto allo stesso periodo del 2017.

L'aeroporto di Roma Fiumicino si conferma al primo posto per traffico passeggeri (22.839.705), seguito da Milano Malpensa (13.248.890), Bergamo (6.718.120), Venezia (6.168.029) e Napoli (5.440.572).

Quanto ai movimenti si riscontra un aumento pari al 4,4 per cento rispetto al secondo semestre 2017, per un totale (in termini numerici) di 756.163.

Sempre nel periodo primo luglio-31 dicembre 2018, per quanto riguarda il settore merci si è registrata una lieve flessione dell'1,1 per cento rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente, con un totale di tonnellate movimentate pari a 548.612. Lo scalo di Milano Malpensa ha confermato il proprio primato in tale settore di attività, con 283.124 tonnellate movimentate, pari al 51,6 per cento del traffico cargo nazionale.

Di seguito alcuni dati riferiti ai due sistemi aeroportuali di Roma e Milano, nonché allo scalo di Bergamo Orio al Serio, relativi al secondo semestre 2018.

L'aeroporto di Roma Fiumicino ha registrato incrementi sia dei passeggeri (22.839.705 contro i 21.699.442 dello stesso periodo del 2017, incremento pari al 5,3 per cento), sia dei movimenti (160.727, incremento pari al 4,9 per cento), sia del traffico cargo (108.453 tonnellate, incremento pari al 6,5 per cento).

Lo scalo di Roma Ciampino ha evidenziato, da un lato, aumenti sia del traffico passeggeri (pari allo 0,2 per cento, con 2.948.078 utenti) sia, soprattutto, del traffico cargo (5 per cento - 9.246 tonnellate in totale) e, dall'altro, un leggero decremento dello 0,1 per cento in termini di movimenti (17.628 totali).

L'aeroporto di Milano Malpensa segna una crescita dei volumi di traffico, con incrementi dell'11,9 per cento dei passeggeri (13.248.890 in totale) e del 10,3 per cento dei movimenti (101.279 anch'essi come totale). Quanto al traffico cargo, si è invece registrato un decremento del 2,9 per cento (283.124 tonnellate movimentate).

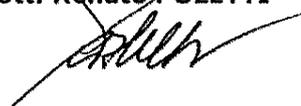
L'aeroporto di Milano Linate ha registrato flessioni del 3,7 per cento del traffico passeggeri (4.722.611), dell'1,2 per cento quanto ai movimenti (48.351) e del 5,2 per cento in riferimento al traffico cargo (5.964 tonnellate).

Infine, per l'aeroporto di Bergamo si confermano complessivi incrementi in termini di passeggeri trasportati (pari al 4,2 per cento, con 6.718.120), movimenti (equivalenti al 2,8 per cento, con 45.810), mentre le merci hanno registrato un decremento del 5,7 per cento rispetto al medesimo periodo del 2017, con 60.763 tonnellate di merce movimentata.

ALLEGATI:

- 1. Rotte esercite in Oneri di Servizio Pubblico al 30 giugno 2018;**
- 2. Traffico commerciale complessivo primo semestre 2018.**

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Renato POLETTI



1

ROTTES ESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE al 31.12.2018

REGIONE	COMPAGNIA
SARDEGNA	
ALGHERO - ROMA FCO e v.v. (1)	BLUE AIR
ALGHERO - MILANO LIN e v.v. (1)	ALITALIA-S.A.I. in A.S.
CAGLIARI - ROMA FCO e v.v. (1)	
CAGLIARI - MILANO LIN e v.v. (1)	AIR ITALY
OLBIA - ROMA FCO e v.v. (1)	
OLBIA - MILANO LIN e v.v. (1)	
SICILIA	
LAMPEDUSA - CATANIA e v.v. (2)	DANISH AIR TRANSPORT
LAMPEDUSA - PALERMO e v.v. (2)	
PANTELLERIA - CATANIA E V.V. (2)	
PANTELLERIA - PALERMO e v.v. (2)	
PANTELLERIA - TRAPANI e v.v. (2)	

(1) OSP imposti con D.M. n. 61 del 21.02.2013 (GURI n. 61 del 13.03.2013 - GUUE serie C 104 del 10.04.2013) modificato dal D.M. n. 133 del 21.04.2013 (GURI n. 95 del 23.04.2013)

(2) OSP imposti con D.M. n. 550 del 28 novembre 2017 (GURI n. 299 del 23.12.2017 - GUUE C 441 del 22.12.2017)

2

Traffico commerciale complessivo
2° semestre anno 2018

Aeroporto	Movimenti	% var. anno prec.	Passeggeri	% var. anno prec.	TRANSITI	% var. anno prec.	Cargo Tonn.	% var. anno prec.
Alghero	5.891	9,2%	793.886	3,9%	6.712	379,4%	1	-76,5%
Ancona	3.071	-12,0%	262.924	0,8%	460	-77,7%	3.441	5,7%
Bari	20.121	6,6%	2.800.218	10,2%	8.001	2,2%	1.022	20,7%
Bergamo	45.810	2,8%	6.718.120	4,2%	2.426	8,0%	60.763	-5,7%
Bologna	35.133	0,4%	4.467.132	2,4%	6.001	14,0%	20.451	-3,1%
Bolzano	111	54,2%	3.913	27,1%	-	-	-	-
Brescia	1.579	5,9%	373	-90,7%	-	-	5.819	-49,2%
Brindisi	9.056	5,7%	1.345.115	5,6%	1.960	-27,3%	4	-2,5%
Cagliari	18.293	-0,02%	2.508.071	4,6%	6.230	246,1%	2.024	34,2%
Catania	39.252	9,5%	5.407.331	8,7%	13.805	241,7%	3.175	-8,3%
Comiso	1.474	-2,6%	217.084	-7,2%	777	320,0%	-	-
Crotone	414	-	65.595	-	-	-	-	-
Cuneo	508	21,0%	60.541	-2,7%	2.808	52,8%	-	-
Firenze	14.441	-4,6%	1.421.000	1,2%	22	-80,5%	29	-10,8%
Foggia	-	-	-	-	-	-	-	-
Genova	8.066	18,9%	811.012	20,4%	700	-27,5%	68	-1,8%
Grosseto	78	62,5%	5.032	4,9%	-	-	-	-
Lamezia Terme	10.863	13,8%	1.556.302	9,5%	6.081	10,4%	556	13,0%
Lampedusa	2.601	2,6%	190.749	1,6%	-	-	7	-31,9%
Marina Di Campo	67	-86,8%	679	-89,2%	-	-	-	-
Milano Linate	48.351	-1,2%	4.722.611	-3,7%	876	84,8%	5.964	-5,2%
Milano Malpensa	101.279	10,3%	13.248.890	11,9%	81.921	16,3%	283.124	-2,9%
Napoli	39.099	3,8%	5.440.572	9,4%	9.169	13,4%	4.937	12,9%
Olbia	14.662	-2,6%	1.946.355	3,7%	3.164	38,8%	82	-31,6%
Palermo	26.639	10,5%	3.644.118	13,1%	11.322	15,7%	213	24,0%
Pantelleria	2.046	8,9%	98.568	-2,4%	-	-	14	-6,0%
Parma	298	-47,3%	40.999	-49,4%	396	-15,9%	-	-
Perugia	744	-21,5%	114.847	-13,1%	-	-	-	-
Pescara	2.544	-14,1%	346.004	-2,7%	-	-	5	49,9%
Pisa	20.759	4,3%	2.979.292	5,6%	2.991	70,5%	5.800	13,0%
Reggio Calabria	1.839	6,5%	182.291	-8,0%	-	-	7	-29,8%
Rimini	1.226	0,7%	182.750	-4,2%	181	-67,3%	20	411,8%
Roma Ciampino	17.628	-0,1%	2.948.078	0,2%	-	-	9.246	5,0%
Roma Fiumicino	160.727	4,9%	22.839.705	5,3%	42.726	-34,1%	108.453	6,5%
Salerno	-	-	-	-	-	-	-	-
Taranto	126	-35,7%	46	-	-	-	3.298	7,1%
Torino	19.099	-3,4%	2.045.412	-1,1%	2.021	22,2%	289	45,5%
Trapani	2.522	-41,4%	239.749	-61,7%	5.701	3015,3%	11	-21,0%
Treviso	9.954	8,4%	1.683.162	8,8%	189	-62,9%	-	-
Trieste	4.227	1,1%	402.659	-2,6%	345	296,6%	15	-84,3%
Venezia	49.194	7,3%	6.168.029	8,2%	4.919	-7,2%	29.150	10,7%
Verona	16.371	10,9%	1.946.164	13,4%	7.595	-17,2%	624	317,2%
TOTALE	756.163	4,4%	99.855.378	5,7%	229.499	8,2%	548.612	-1,1%