Servizi aerei non di linea

I servizi aerei non di linea (charter) sono caratterizzati:

1. **Noleggio da parte di uno o più noleggiatori (generalmente Tour Operator) dell'intera capacità dell'aeromobile;**

2. **Offerta al pubblico effettuata dal noleggiatore attraverso agenzie di viaggio di "pacchetti tutto compreso" comprendenti viaggio A/R + soggiorno o altre tipologie di viaggio;**

3. **Mancanza, quindi, di vendita diretta da parte del vettore.**

Politica del bilateralismo

Il tentativo di una politica multilaterale intrapresa con la Convenzione di Chicago fallisce.

Gli Stati preferiscono regolare i diritti di traffico mediante accordi bilaterali tra due Paesi. Già nell'atto finale della conferenza infatti si prevede l'autorizzazione di uno Stato per poter operare il servizio da e per il proprio territorio all'impresa designata dall'altra parte contraente.

⇩

Accordo delle Bermuda I° e II° - 1946 e 1977

- Ripartizione delle capacità, delle rotte, delle tariffe tra due Paesi;
- Regolamentazione all'attività dei charter;
- Designazione delle compagnie aeree.

Politica del multilateralismo

Con il passare degli anni e l'incremento dei traffici commerciali si ripropone però una politica multilaterale.

⇩

Accordi di Parigi tra gli Stati aderenti all'E.C.A.C. - 1987

- Fissazione delle tariffe;
- Ripartizione delle capacità sui servizi regolari.

Liberalizzazione comunitaria dei servizi aerei di linea - 1992

3° pacchetto di Regolamenti comunitari : 2407 – 2408 e 2409/1992.

Disciplinano i servizi aerei che si svolgono nell'ambito territoriale comunitario. *

Con l'emanazione del 3° pacchetto di regolamenti comunitari, a seguito di un graduale processo normativo (1° e 2° pacchetto – 1987-1990), viene di fatto liberalizzato il regime dei servizi aerei all'interno della U.E.*

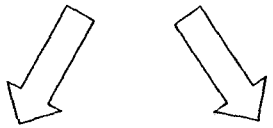
Un vettore aereo in possesso di una licenza di esercizio può esercitare diritti di traffico per il trasporto di passeggeri, merci, o posta su qualsiasi rotta all'interno della comunità europea, senza bisogno di una preventiva autorizzazione (Reg. 2408/92), ma solo di una notifica, ivi incluso il traffico di cabotaggio.

* Per Paesi comunitari oltre a quelli membri dell'U.E. in ambito aeronautico si intendono anche quelli aderenti all'EFTA: Norvegia, Liechtenstein, Islanda. Per la Svizzera vedere a parte (pag.31)

Servizi aerei di linea in ambito comunitario

L'accesso al mercato del trasporto aereo in ambito comunitario viene disciplinato dai Regolamenti U.E. 2407 e 2408/92.

Per il Regolamento 2407/92 un vettore comunitario per poter operare dei servizi aerei per il trasporto di passeggeri, posta o merci, di linea o non di linea, dovrà essere in possesso:



di un Certificato di Operatore Aereo (COA)

di una Licenza di esercizio

• Nel *Certificato di Operatore Aereo* si dichiara la capacità professionale e l'organizzazione necessaria dell'operatore ad assicurare l'esercizio dei propri aeromobili in condizioni di sicurezza.

• La *Licenza* di esercizio che consente al vettore di effettuare a titolo oneroso i servizi di trasporto aereo che intende svolgere.

Licenza di esercizio

La licenza di esercizio viene rilasciata dallo Stato membro della Comunità nel quale il vettore richiedente abbia il principale centro di attività e la propria sede sociale.

Condizioni per il rilascio ai sensi del Regolamento 2407/92:

- **che il vettore sia in possesso di un C.O.A.;**
- **che la proprietà venga detenuta in maggioranza da uno Stato della Comunità o da cittadini di Stati comunitari, i quali devono poter esercitare il controllo effettivo del vettore stesso;**
- **che si dimostri una idoneità finanziaria.**

Cabotaggio (8° Libertà dell'aria)



8° Libertà: diritto di imbarco / sbarco di pax, merci e posta diretti tra due punti all'interno di B da parte di un vettore dello Stato A.

Servizi aerei di linea in ambito comunitario

Limitazioni

1° limite:

Oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale:

Lo Stato membro della Comunità concede il diritto, assegnato dopo una specifica gara, di effettuare servizi aerei di linea in via esclusiva su talune specifiche rotte originanti da un aeroporto situato in una regione periferica o in via di sviluppo.

⇩

In Italia sono stati imposti oneri di servizio pubblico sulle rotte per la Sardegna, la Sicilia con le isole di Pantelleria e Lampedusa e la Calabria.

2° limite: **Ripartizione del traffico nell'ambito di un sistema aeroportuale:**

L'art.8 del Regolamento CEE 2408/92 prevede che uno Stato membro della Comunità Europea può regolamentare, senza discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti a uno stesso sistema aeroportuale.

Esempio - Il traffico sull'aeroporto di Linate è regolamentato dal Decreto Ministeriale datato 3 marzo 2000 e successiva modifica in data 5 gennaio 2001, per cui sono consentiti solo i servizi aerei di linea *point to point* con altri aeroporti dell'U.E..

3° limite:

Disponibilità degli Slots:

Slots disponibili su di un aeroporto ovvero degli orari programmati di arrivo e partenza di un aeromobile in un aeroporto in un determinato giorno.

Al fine di evitare un'iniqua ripartizione delle bande orarie tra i vettori, la Comunità ha emanato uno specifico regolamento:

⇩

Regolamento CEE n.95/93 (modificato dal Reg. 793/2004)

Assoclearance

Con il Decreto 44/T del 4 agosto 1997, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha affidato all'Associazione fra le compagnie di navigazione aerea e i gestori aeroportuali "ASSOCLEARANCE - Associazione italiana gestione clearance e slot", l'incarico di coordinamento nell'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti italiani designati come coordinati o pienamente coordinati, ai sensi e per gli effetti del Regolamento comunitario N.95/93 (art.4).

Tale incarico viene svolto, per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sotto il controllo dell'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile).

Aeroporti coordinati

Ai sensi del Regolamento CEE 95/93 gli aeroporti si distinguono in pienamente coordinati e coordinati.

• aeroporto coordinato: è un aeroporto in cui sia stato designato un coordinatore per facilitare l'attività dei vettori che operano o intendono operare in detto aeroporto;

• aeroporto pienamente coordinato: è un aeroporto in cui un vettore aereo, per atterrare o decollare durante i periodi in cui l'aeroporto è pienamente coordinato, debba avere ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da un coordinatore;

Gli aeroporti pienamente coordinati sono: ROMA (aeroporti di Fiumicino e Ciampino), MILANO (aeroporti di Linate, Malpensa ed Orio al Serio), CATANIA/ Fontanarossa, FIRENZE/Peretola, NAPOLI/ Capodichino, PALERMO/Punta Raisi, TORINO/Caselle, VENEZIA/Tessera nonché, a decorrere dalla stagione estiva 2004, PANTELLERIA, LAMPEDUSA e CAGLIARI.

Gli aeroporti coordinati sono: BOLOGNA/Borgo Panigale, PISA/S. Giusto,

Con l'emanazione del nuovo regolamento sugli slots (793/2004) la dizione aeroporti pienamente coordinati e coordinati viene sostituita rispettivamente dalla dizione "coordinati" e "ad orari facilitati".

•aeroporto ad orari facilitati: è un aeroporto in precedenza definito come semplicemente coordinato (o "level 2" secondo la definizione IATA).

Viene introdotto il concetto che la congestione aeroportuale in questa tipologia di aeroporti (nel caso italiano Bologna e Pisa) possa essere risolta tramite la "cooperazione volontaria dei vettori".

Servizi aerei di linea extracomunitari

L'accesso al mercato del trasporto aereo extracomunitario viene disciplinato oltre che dal Codice della Navigazione dal sistema degli accordi bilaterali.

Un vettore comunitario per poter effettuare dei collegamenti aerei di linea sulle rotte extracomunitarie per il trasporto di passeggeri, posta o merci, dovrà essere in possesso:

- **di un Certificato di Operatore Aereo (COA);**
- **di una Licenza di esercizio;**
- **di una Concessione;**
- **di una Designazione.**

Concessione

I servizi di trasporto aereo di linea non possono essere istituiti né esercitati se non per concessione governativa, mediante decreto del Presidente della Repubblica. Art.776 – C.d.N. Tuttavia, il fatto che la Legge 1271/1991 n.13 non prevede quest'atto concessorio nell'ambito dell'elencazione tassativa degli atti di competenza del Presidente della Repubblica, fa sì che debba utilizzarsi il decreto ministeriale.

La concessione non può avere una durata superiore a dieci anni.

La concessione decade:

- quando il concessionario non ha iniziato l'esercizio nel giorno indicato dalla concessione, a meno che il ritardo sia derivato da causa a lui non imputabile;
- quando non viene costituita la Società, considerando che la concessione può essere fatta anche a Società da costituire;
- negli altri casi indicato nell'atto di concessione.