

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. **LXXI**

n. **1**

## RELAZIONE

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

**(Aggiornata al 30 giugno 2009)**

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

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

**(MATTEOLI)**

---

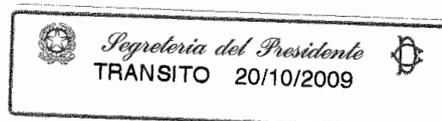
*Trasmessa alla Presidenza il 19 ottobre 2009*

---

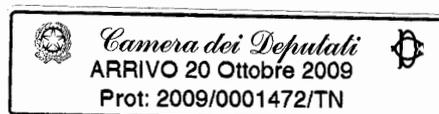
PAGINA BIANCA



*Il Ministro  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*



All'On. Gianfranco Fini  
Presidente della  
Camera dei Deputati  
Palazzo Montecitorio - ROMA



**Oggetto: relazione semestrale al Parlamento sull'andamento del processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo – Art. 1 comma 4 Legge 18 giugno 1998 n. 194.**

*Sommario: Premessa; 1) Evoluzione della disciplina comunitaria; 2) Oneri di servizio pubblico; 3) Tariffe e compagnie aeree italiane; 4) Aeroporti e compagnie low cost.*

#### *Premessa*

Ai sensi dell'articolo 1, comma 4, della legge 18 giugno 1998, n. 194. il *Ministro dei trasporti e della navigazione, ora dei Trasporti e delle infrastrutture*, riferisce al Parlamento sull'andamento del processo di liberalizzazione e di privatizzazione del mercato del trasporto aereo.

I dati e le notizie contenute nel referto sono stati desunti dalla relazione compilata sullo stesso argomento dal Direttore Generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo di questo Ministero.

#### *1) Evoluzione della disciplina comunitaria*

Il trasporto aereo è stato per molto tempo sottoposto a un regime di riserva originaria caratterizzato dal presidio monopolistico dei collegamenti resi dalle compagnie di bandiera, in un sistema pressoché analogo sia a livello europeo che mondiale. Anche la gestione dei servizi a terra veniva affidata a società di proprietà prevalentemente pubblica.

All'inizio degli anni Novanta il settore del trasporto aereo è stato interessato da ripetuti interventi della Comunità economica europea, finalizzati, prevalentemente, alla liberalizzazione del mercato, come emerge dai Regolamenti (CEE) n. 2407/92, n. 2408/92 e n. 2409/92, riguardanti, in sintesi, il rilascio delle licenze ai vettori aerei, l'accesso dei vettori aerei comunitari alle rotte intracomunitarie, nonché le tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci.

Non par dubbio che il processo di liberalizzazione del mercato, avviato con i menzionati provvedimenti comunitari, ha favorito l'evoluzione del trasporto aereo in Europa ed ha consentito al sistema di fornire servizi più efficienti e a prezzi più competitivi rispetto a quelli praticati nel passato, rendendo il servizio accessibile a più vasti strati della popolazione.

Nel decennio successivo si è imposta a livello comunitario l'esigenza di rivedere la citata disciplina; le modifiche sono state introdotte con il Regolamento (CE) n. 1008 del 24 settembre 2008.

Con tale Regolamento -entrato in vigore il 1° novembre 2008- sono state apportate modifiche sostanziali alle norme regolamentari del 1992, per adeguarle all'evoluzione della materia. Le nuove disposizioni sono state concentrate in un unico testo organico che ne facilita notevolmente la consultazione.

In particolare, la revisione normativa ha avuto lo scopo di rendere attuali alcune previsioni annunciate nella precedente regolamentazione, ha disciplinato più dettagliatamente e con maggiore chiarezza alcune fattispecie, ha eliminato restrizioni che ancora esistevano nel mercato interno ed ha previsto controlli più penetranti per garantire nel tempo la solidità economico-finanziaria delle compagnie aeree.

Il testo si articola in cinque Capi: il primo definisce la materia oggetto della disciplina e le definizioni delle varie locuzioni in esso contenute; il secondo contiene disposizioni sul rilascio e sul contenuto della licenza di esercizio; il terzo disciplina l'accesso alle rotte (comprese quelle soggette ad oneri di servizio pubblico); il quarto contiene disposizioni in materia di tariffe; il quinto comprende le disposizioni finali, l'abrogazione dei Regolamenti del 1992 e l'entrata in vigore delle nuove disposizioni.

In sintesi, con il nuovo Regolamento la Comunità ha inteso perseguire i seguenti obiettivi:

- inasprimento delle disposizioni per il rilascio ed il ritiro delle concessioni e delle licenze di esercizio;
- ridefinizione dei requisiti in materia di locazione di aeromobili;
- ridefinizione delle norme applicabili agli oneri di servizio pubblico;
- ridefinizione dei rapporti con i paesi terzi;
- ridefinizione delle norme sulla ripartizione del traffico tra aeroporti;
- migliore tutela dei diritti dei consumatori.

Per quanto riguarda, in particolare, le licenze di esercizio, il Regolamento impone agli Stati membri di intensificare il controllo sulla solidità economico-finanziaria delle compagnie aeree.

Per il rilascio della licenza di esercizio, è infatti stabilito che l'impresa richiedente debba presentare all'autorità competente un piano economico riferito almeno al primo triennio di attività e deve essere in grado di dimostrare in qualsiasi momento, durante l'esercizio, il possesso di tutti i requisiti richiesti per il rilascio della licenza stessa.

La verifica va comunque ripetuta due anni dopo il rilascio della nuova licenza, ovvero nel caso in cui si sospetti l'esistenza di potenziali problemi sulla consistenza finanziaria del vettore o quando lo richieda la Commissione europea.

Il Regolamento prevede espressamente i casi per i quali l'Autorità competente ha l'obbligo di sospendere o revocare la licenza di esercizio e quelli per i quali ha soltanto la facoltà.

Il legislatore comunitario ha disposto che ogni modifica del Certificato di Operatore Aereo (CAO) di un vettore aereo debba figurare, ove previsto, nella sua licenza di esercizio.

Il Regolamento rende inoltre più stringenti i requisiti prescritti per i contratti di *dry lease* (noleggio senza equipaggio) o *wet lease* (noleggio con equipaggio), al fine di ridurre il più possibile effetti sociali indesiderati e per garantire maggiore sicurezza in volo.

Per ottenere l'approvazione del contratto di locazione, il vettore è tenuto a dimostrare all'autorità competente per il rilascio della licenza che saranno rispettate tutte le norme di sicurezza stabilite dalla normativa comunitaria.

Il Regolamento n. 1008/2008 rende, inoltre, più coerente il mercato interno dell'aviazione civile con i servizi destinati a paesi terzi, avendo abolito le restrizioni previste negli accordi bilaterali, tuttora vigenti tra gli Stati membri, in particolare negli accordi relativi ai servizi in *code sharing*.

Le nuove norme comunitarie stabiliscono a tal fine che, in deroga alle disposizioni contenute negli accordi bilaterali, i vettori aerei comunitari, nel rispetto delle norme comunitarie in materia di concorrenza, possano combinare servizi aerei e stipulare accordi di *code sharing* con qualsiasi vettore aereo sui servizi verso, da e attraverso qualsiasi aeroporto del loro territorio da o verso qualsiasi punto nei paesi terzi.

Nell'ambito dell'accordo bilaterale in materia di servizi aerei con il paese terzo interessato, lo Stato membro può imporre limitazioni sugli accordi di *code sharing* tra vettori aerei comunitari ed extracomunitari specie se il paese terzo interessato non consente analoghe opportunità commerciali ai vettori aerei comunitari che operano nello Stato membro interessato. Il legislatore comunitario precisa, tuttavia, che le restrizioni imposte in virtù di tali accordi non debbano limitare indebitamente la concorrenza né essere discriminatorie e più restrittive del necessario. Sono state espressamente abrogate tutte le limitazioni alla libertà dei vettori aerei comunitari di prestare servizi aerei intracomunitari derivanti da accordi bilaterali tra gli Stati membri.

Il Regolamento in esame detta inoltre più precise regole sulla distribuzione del traffico tra gli aeroporti. Secondo la nuova disciplina, uno Stato membro può disporre la ripartizione del traffico per gli aeroporti che servono la stessa città o la stessa conurbazione, dandone preventiva informazione alla Commissione che decide sull'ammissibilità della ripartizione proposta. Le norme di ripartizione del traffico devono rispettare i principi di proporzionalità e di trasparenza e devono ispirarsi a criteri obiettivi.

A tal fine è precisato che gli aeroporti interessati alla ripartizione del traffico aereo devono essere serviti da adeguate infrastrutture di trasporto che consentano di raggiungere l'aeroporto in meno di 90 minuti anche, eventualmente, su base transfrontaliera, e che gli stessi aeroporti debbono essere collegati l'uno all'altro e alla città o alla conurbazione da servizi di trasporto pubblico frequenti, affidabili ed efficienti.

In materia di tariffe, il Regolamento n. 1008/2008 stabilisce, in linea di principio, che i vettori aerei comunitari e, per reciprocità, quelli dei paesi terzi fissano liberamente le tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei intracomunitari, fatte salve le tariffe imposte dagli oneri di servizio pubblico. Gli Stati membri non possono operare discriminazioni fondate sulla nazionalità o sull'identità dei vettori.

È stato previsto che il prezzo finale del servizio debba includere tutte le tasse, diritti e supplementi prevedibili al momento della pubblicazione del documento contenente le tariffe e che le compagnie aeree debbano fornire al pubblico informazioni complete sulle tariffe passeggeri e merci e sulle condizioni che le accompagnano.

Il Regolamento stabilisce inoltre che l'accesso alle tariffe aeree da parte del pubblico debba essere garantito senza alcuna discriminazione basata sulla nazionalità o sulla residenza del passeggero o sul luogo di stabilimento delle agenzie di viaggi.

In conclusione, la revisione della disciplina comunitaria in materia di trasporto aereo non ha introdotto modifiche radicali al quadro normativo risalente al 2002, ma piuttosto una serie di adattamenti tesi a risolvere vari problemi che sono emersi nel corso della sua applicazione, in modo da garantire un'applicazione omogenea delle regole che governano il mercato interno dell'aviazione per offrire una migliore tutela dei diritti dei consumatori.

## 2) *Oneri di servizio pubblico (OSP)*

Anche la normativa sugli oneri di servizio pubblico è stata rivista dal Regolamento (CE) n. 1008/2008, con l'intento di alleggerire gli adempimenti amministrativi, evitare un eccessivo ricorso agli oneri stessi e aumentare il numero delle imprese candidate alle gare pubbliche.

Sono state modificate le modalità di pubblicazione degli atti relativi alla procedura. D'ora in avanti sarà sufficiente pubblicare una nota informativa sull'imposizione degli oneri e una nota di avviso di gara nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea. Per le rotte con un traffico stimato di passeggeri inferiore a 10.000 unità all'anno, la nota informativa può essere pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea o, in alternativa, in quella dello Stato interessato. Nella nota informativa deve essere specificata la data di inizio dell'imposizione e la durata del contratto con il quale viene affidato il servizio aereo onerato in esclusiva.

Per evitare che le autorità nazionali facciano un eccessivo ricorso agli oneri di servizio pubblico, è prevista una speciale procedura da parte della Commissione europea che può imporre allo Stato membro di produrre una dettagliata documentazione che giustifichi in maniera approfondita gli oneri imposti. La Commissione si pronuncia entro sei mesi dall'attivazione dell'indagine sulla conformità degli oneri di servizio pubblico alla normativa comunitaria.

E' altresì richiesta un'approfondita analisi dell'idoneità degli oneri rispetto allo scopo da essi perseguito ogniqualvolta le autorità nazionali intendano imporre oneri di servizio pubblico su collegamenti dove già operano servizi ferroviari con un tempo di percorrenza inferiore a tre ore.

Nel caso in cui altre forme di trasporto non riescano a garantire servizi ininterrotti con almeno due frequenze giornaliere, lo Stato identifica i servizi aerei di linea per i quali possono essere imposti oneri di servizio pubblico. Tali servizi devono in particolare servire aeroporti situati in regioni periferiche o in via di sviluppo, oppure devono essere relativi a rotte a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto del territorio, qualora la rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione.

Imporre oneri di servizio pubblico significa, per il legislatore comunitario, rendere obbligatorio lo svolgimento di un servizio aereo secondo criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione cui i vettori non si atterrebbero se tenessero unicamente conto del proprio interesse commerciale.

Una volta fissate le condizioni per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico, il processo di assegnazione delle rotte si sviluppa attraverso due fasi.

Nella prima fase uno o più vettori possono accettare di garantire il servizio secondo le condizioni imposte senza alcuna compensazione finanziaria.

Qualora nessun vettore accetti gli oneri imposti senza compensazione finanziaria, si passa alla seconda fase caratterizzata dalla procedura concorsuale per la scelta del vettore che intende assumere la gestione del servizio onerato. L'oggetto della gara consiste nell'assegnazione della rotta in regime di esclusiva, per un periodo massimo di quattro anni (cinque qualora l'onere di servizio pubblico sia imposto su una rotta verso un aeroporto che serve una delle regioni "ultraperiferiche" individuate dal Trattato (CE)) e con una compensazione finanziaria che non può essere superiore all'importo necessario per coprire i costi sostenuti dal vettore per la prestazione del servizio imposto, al netto dei connessi ricavi, nonché di un margine di profitto ragionevole.

Nel caso in cui la gara riguardi una rotta alla quale l'accesso era stato già limitato a un solo vettore, l'invito a partecipare alla gara è pubblicato almeno sei mesi prima dell'avvio della nuova concessione al fine di valutare se sussista la necessità di limitare l'accesso.

E' stata infine istituita una procedura d'urgenza per far fronte alle improvvise interruzioni del servizio sui collegamenti in OSP.

Per una più completa informazione, si allega l'elenco delle rotte sottoposte ad oneri di servizio pubblico nell'anno 2008 (all. 4).

### 3) *Tariffe e compagnie aeree italiane*

#### a) *Tariffe*

Nel quadro della politica nazionale di liberalizzazione e di privatizzazione di alcuni servizi di pubblico interesse (settore elettrico, servizi pubblici locali, commerciali e terziario), lo Stato italiano, anche al fine di adeguare progressivamente l'ordinamento interno a quello comunitario, ha di recente emanato specifiche disposizioni in materia di tariffe aeree.

Si ricordano in proposito le disposizioni in materia di liberalizzazione tariffaria contenute nel decreto-legge n. 7/2007, convertito dalla legge n.40/2007. Tale decreto, intervenendo a tutela del cittadino, ha, tra l'altro, qualificato come forma di pubblicità ingannevole le offerte ed i messaggi pubblicitari recanti l'indicazione del prezzo del volo al netto di spese, di tasse e di altri oneri aggiuntivi, ovvero riferiti a singole tratte di andata o ritorno.

Il decreto ha inoltre vietato i messaggi e le offerte che, pur essendo riferiti ad un numero limitato di titoli di viaggio o a periodi delimitati o a modalità di prenotazione, non indichino espressamente tali limitazioni.

In forza di tale testo normativo, le condizioni tariffarie devono essere chiaramente ed immediatamente leggibili e deve esserci pari evidenza grafica di tutte le componenti del prezzo finale, mediante l'inclusione nella tariffa di ogni onere economico, determinabile ex ante.

Il citato decreto si inserisce nel quadro normativo concernente le modalità di definizione delle tariffe aeree tracciato dal Regolamento comunitario n. 2409/92 e si muove nella direzione indicata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato che, in seguito ad un'indagine conoscitiva conclusa nell'aprile 2005, ha evidenziato come il processo di scomposizione del prezzo comprometta la trasparenza tariffaria ed ostacoli la precisa ed immediata percezione del prezzo finale fuorviando il consumatore. Ciò in seguito al comportamento di alcune compagnie aeree che avevano iniziato a sottrarre dalla tariffa netta, in quanto ritenute "tasse aeroportuali", alcune componenti del prezzo del biglietto (es. sovrapprezzo carburante introdotto nel giugno

2000, i supplementi connessi alle misure adottate in seguito agli attentati dell'11 settembre 2001) introdotte autonomamente da parte degli stessi vettori.

La competenza sull'accertamento dei casi di pubblicità ingannevole, ai sensi del decreto legislativo n. 206/2005, è attribuita all'Autorità Garante delle Comunicazioni, la quale, in questa materia, oltre al potere di accertamento, ha anche quello sanzionatorio. E' considerata ingannevole, secondo la disciplina recata dal citato decreto legislativo, qualsiasi forma di pubblicità idonea ad indurre in errore le persone fisiche o giuridiche alle quali è rivolta e pregiudizievole del loro comportamento economico ovvero lesiva di un concorrente.

Le disposizioni sulla trasparenza tariffaria appaiono in linea con l'orientamento del Parlamento europeo il quale, già nel corso dell'esame delle proposte confluite nel Regolamento n. 1008/2008, aveva presentato numerosi emendamenti finalizzati a rendere più espliciti i doveri di informazione agli utenti in materia di tariffe aeree. Tale Regolamento, al Capo IV, nel dettare le condizioni per garantire un'informazione non ingannevole, ha demandato agli Stati membri sia il potere di garantire l'osservanza delle specifiche norme comunitarie sia quello di prescrivere sanzioni per la loro violazione.

#### *b) Interventi relativi alla società Alitalia*

Pur se non strettamente attinente al tema della liberalizzazione del trasporto aereo, sembra il caso di accennare alla vicenda della privatizzazione del vettore Alitalia ed ai riflessi di detto processo sul trasporto aereo nel nostro Paese.

La privatizzazione del gruppo era contemplata nel D.P.E.F. 2003-2006 e sulla stessa si era impegnato il Governo italiano in sede di autorizzazione europea alla concessione della garanzia di Stato per un "prestito ponte" di 400 milioni di euro, concesso nel mese di giugno del 2004.

Nel dicembre 2006 il Governo ha approvato un atto di indirizzo per la riforma del settore del trasporto aereo ed ha annunciato la privatizzazione di Alitalia mediante cessione di una quota azionaria non inferiore al 30,1% del capitale, in vista dello stabile risanamento e del rilancio della società.

Il Ministero dell'economia e delle finanze ha scelto, tra le modalità di dismissione contemplate dal D.P.C.M. del 3 febbraio 2005, la procedura competitiva a trattativa diretta.

La gara, indetta il 14 maggio 2007, si è conclusa il 18 luglio con il ritiro dei tre i candidati, nessuno dei quali ha formulato un'offerta vincolante.

Anche la successiva procedura di vendita non ha avuto esito favorevole. La trattativa con l'Air France-KLM, basata su un'offerta vincolante presentata il 14 marzo 2008, si è interrotta il successivo 2 aprile. Il giorno 21 dello stesso mese il gruppo Air France-KLM ha comunicato il ritiro della propria offerta, non essendo state soddisfatte le condizioni preliminari cui era stata subordinata l'efficacia del contratto con la società Alitalia.

Nel frattempo è stato approvato il nuovo piano industriale 2008-2010. Secondo le linee-guida approvate dal Consiglio di Amministrazione il 30 agosto 2008, si tratta di un "piano di sopravvivenza/transizione", finalizzato a perseguire condizioni di sostenibilità e di continuità dell'attività aziendale nel breve-medio termine, nell'attesa di decisioni definitive in ordine al futuro assetto proprietario della Compagnia ed al conseguente assetto industriale.

Il piano è stato dunque caratterizzato dall'esigenza prioritaria di ridurre sensibilmente e rapidamente le perdite della società.

In particolare, con il piano si intendeva perseguire i seguenti macro-obiettivi:

- modificare, ridimensionandolo transitoriamente e rendendolo più sostenibile, l'assetto della Compagnia, in un contesto di migliore efficienza operativa;
- preservare il valore del marchio Alitalia, attraverso la ridefinizione della missione industriale e l'aumento delle destinazioni intercontinentali;
- migliorare il posizionamento industriale di Alitalia, allo scopo di favorire l'ingresso di terzi dotati di competenze e risorse finanziarie da destinare allo sviluppo della Compagnia.

Con il decreto-legge 23 aprile 2008, n.80, recante "*Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo*", convertito dalla legge 23 giugno 2008, n.111, lo Stato ha concesso all'Alitalia, a condizioni di mercato, un prestito a breve termine dell'importo di euro 300 milioni.

La somma è stata erogata "*per consentire ad Alitalia di far fronte a pressanti fabbisogni di liquidità*", in considerazione della "*straordinaria necessità e urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e continuità territoriale, il servizio pubblico di trasporto aereo*".

In data 26 agosto 2008, su iniziativa dell'Istituto bancario Intesa San Paolo e di Roberto Colaninno, con il proposito di rilevare il marchio e le attività della vecchia Alitalia e di Air One, è stata costituita la "Compagnia Aerea Italiana", nota anche con l'acronimo CAI, nella forma di una società a responsabilità limitata (Srl).

Dopo varie vicende, il 28 ottobre 2008 l'assemblea dei soci ha deliberato il mutamento della forma societaria, da Srl a SpA, con un capitale sociale dell'importo di 1,1 miliardi di euro, ed ha approvato il nuovo statuto ed eletto gli organi sociali.

Il 12 dicembre 2008 la società CAI ha acquistato parte degli asset, insieme alla titolarità del marchio industriale, dell'Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A. per l'importo di 1.052 milioni di euro.

Il 30 dicembre 2008 l'assemblea dei soci della società CAI ha deliberato di mutare, a decorrere dal 13 gennaio 2009, la denominazione societaria in quella di "Alitalia - Compagnia Aerea Italiana SpA".

Il 12 gennaio 2009 Air France-KLM ha acquistato il 25% del capitale sociale della nuova compagnia aerea.

L'accordo con la compagnia franco-olandese prevede la creazione di un sistema multi-hub a livello europeo, focalizzato su Amsterdam Schipol, Parigi Charles De Gaulle e Milano Malpensa, a condizione che venga razionalizzato il ruolo di Linate come *city airport* specializzato nella tratta Milano - Roma. L'aeroporto di Roma Fiumicino, secondo tale accordo, sarà utilizzato per massimizzare la presenza delle rotte verso il Mediterraneo, l'Estremo Oriente e il Sud America.

Sempre il 12 gennaio 2009, nella sede dell'ENAC è stato stipulato il contratto di cessione degli asset, con il rilascio della licenza di operatore aeronautico per l'inizio delle operazioni della nuova società. Il 7 aprile 2009 è stato annunciato l'incremento della base di Venezia, che diventerà il terzo aeroporto della nuova compagnia.

In ordine alla fusione tra Alitalia e Air One, giova far presente che il decreto-legge n.134/2008, convertito dalla legge n.166/2008, all'articolo 1, comma 10, dopo aver dichiarato che le operazioni di concentrazione delle imprese operanti nei servizi pubblici essenziali, di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto-legge n. 347, <<rispondono a preminenti interessi generali>>, dispone, tra l'altro, che qualora la concentrazione comporti il rischio di

imposizione di prezzi o altre condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose per i consumatori, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con propria deliberazione, prescrive le modificazioni e le integrazioni ritenute necessarie, definendo un periodo non inferiore a tre anni entro il quale far cessare le posizioni di monopolio eventualmente determinatesi. Tale disposizione consente alle imprese coinvolte in operazioni di fusione effettuate entro il 30 giugno 2009, di usufruire di una temporanea posizione di monopolio, riconosciuta necessaria dallo stesso legislatore nel momento iniziale di costituzione della nuova società, per il proficuo avviamento e per lo sviluppo industriale dell'impresa, quali presupposti indispensabili per ottenere in prospettiva sensibili vantaggi per l'utenza.

Ultimo aspetto da rilevare è quello sulla concorrenza intermodale -aereo treno- che si sta verificando sia a livello nazionale che europeo. A livello nazionale va evidenziata la concorrenza tra aereo e treno che comincia a prospettarsi sulla tratta Milano-Roma, sia dal punto di vista della competizione tariffaria che da quello dei tempi di percorrenza.

#### 4) Aeroporti e compagnie low cost

I maggiori aeroporti europei hanno registrato nel primo trimestre dell'anno 2009 una diminuzione del traffico superiore mediamente al 10%, con delle punte superiori al 20% per diversi aeroporti spagnoli.

In Italia la caduta è stata del 13,4%. I principali scali hanno subito una riduzione superiore mediamente al 10%, ad eccezione di Bergamo Orio al Serio, che ha registrato una crescita di passeggeri nonostante il periodo di crisi del settore.

Il terzo scalo lombardo, avendo puntato su Ryanair, il vettore low cost, che quest'anno prevede di aumentare i propri passeggeri fino a 65 milioni di unità, stima di chiudere l'anno 2009 con un numero di clienti sostanzialmente identico a quello del 2008.

Lo scalo di Milano Malpensa, nonostante i primi tre mesi difficili, molto probabilmente manterrà nel 2009 il livello di passeggeri sui valori dell'anno precedente. Tale aeroporto registra un aumento del traffico degli operatori grazie, in particolare, agli investimenti di Easyjet e Lufthansa Italia. Se, come sembra probabile, l'anno 2009 dovesse chiudersi con un traffico stabile o in leggera diminuzione, il dato sarebbe molto incoraggiante in un momento in cui quasi tutti gli aeroporti vedono una diminuzione di passeggeri nell'ordine tra il 10 ed il 20 %.

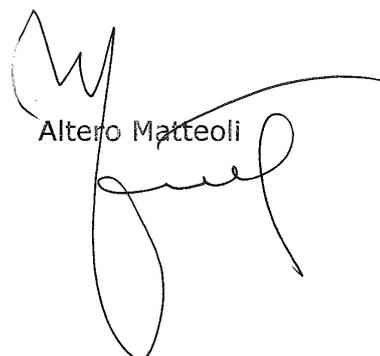
Al fine di limitare la situazione critica in materia di bande orarie, il 7 maggio 2009 il Parlamento Europeo ha approvato un'importante proposta della Commissione Europea, in particolare della Direzione Generale dei Trasporti e dell'Energia.

Tale nuova normativa va a modificare provvisoriamente la legislazione vigente in materia di assegnazione di bande orarie, prevedendo il "congelamento" degli slot non utilizzati nella corrente stagione di traffico, per poterne usufruire nell'omologa stagione estiva 2010.

Prima di questo intervento, il criterio stabilito dal Regolamento n. 793/04, che aveva modificato il Reg. 95/93 basato sui cosiddetti "grandfather's rights", permetteva alle compagnie aeree di mantenere gli slot da una stagione all'altra omologa, negli aeroporti coordinati, solo se utilizzati per almeno l'80%.

La nuova norma relativa al "congelamento" di slot, di fatto, se da un lato, nel momento di crisi del sistema del trasporto aereo, costituisce certamente una garanzia per la programmazione futura dei vettori, potendo gli stessi conservare, nonostante la riduzione della domanda di traffico, le bande orarie non utilizzate, dall'altro tale concessione dà luogo a forti perplessità sotto l'aspetto della concorrenza.

Altero Matteoli



*Allegati:*

- N. 1) traffico 2007 delle Compagnie aeree italiane di linea e charter;
- N. 2) flotta delle principali compagnie aeree italiane;
- N. 3) elenco delle compagnie aeree nazionali che prendono a noleggio velivoli da altri operatori;
- N. 4) rotte esercite in oneri di servizio pubblico sul territorio italiano;
- N. 5) traffico da/per l'Italia - passeggeri internazionali commerciali;
- N. 6) ripartizione del mercato aereo italiano tra compagnie aeree low cost e tradizionali;
- N. 7) quote di ripartizione tra vettori italiani e stranieri del traffico passeggeri e cargo nel complesso degli aeroporti italiani - 2007.

## XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

## Allegato n. 1

## Traffico delle compagnie aeree italiane di linea e charter - traffico 2007

COMPAGNIE (base operativa)	Passeggeri trasportati (n.)			% Riempimento			Ore volate (n.)			Voli (n.)		
	2006	2007	Var. %	2006	2007	Diff.	2006	2007	Var. %	2006	2007	Var. %
Air Dolomiti (Verona)	43.452	48.081	10,7	59	60	1	2.433	2.442	0,4	1.594	1.600	0,4
Air Italy (Milano Malpensa)	206.217	469.187	127,5	80	70	-10	5.358	17.286	222,6	1.385	2.735	97,5
Air One Air One Cityliner Air One Executiva (Roma Fiumicino)	5.662.595	7.501.531	32,5	58	58	0	86.189	122.782	42,5	71.161	94.556	32,9
Air Vallée (Aosta)	41.072	n.d.	n.d.	54	n.d.	n.d.	2.024	n.d.	n.d.	2.486	n.d.	n.d.
Alitalia Alitalia Express (Roma Fiumicino)	24.603.775	24.512.086	-0,4	72	74	2	535.809	564.207	5,3	265.165	262.142	-1,1
Alpi Eagles (1) (Venezia)	969.430	n.d.	n.d.	58	n.d.	n.d.	27.234	n.d.	n.d.	18.499	n.d.	n.d.
Blue Panorama Airlines Blue Express (Roma Fiumicino)	1.199.340	n.d.	n.d.	80	n.d.	n.d.	32.934	n.d.	n.d.	11.289	n.d.	n.d.
Clubair S.p.A. (Verona)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Eurofly (Milano Malpensa)	1.494.258	1.879.289	25,8	70	76	6	44.048	47.144	7,0	11.042	12.035	9,0
Itali Airlines (Pescara)	305.578	241.069	-21,1	39	72	33	5.016	6.072	21,1	5.675	4.315	-24,0
Livingston (Milano Malpensa)	947.495	1.017.315	7,4	78	79	1	27.850	29.267	5,1	6.618	2.913	-56,0
Meridiana (Olbia)	4.632.193	4.567.896	-1,4	69	66	-3	63.837	68.915	8,0	46.306	48.246	4,2
Myair (Venezia)	1.063.516	1.456.428	36,9	74	68	-6	15.293	31.141	103,6	8.913	16.709	87,5
Neos (Milano Malpensa)	779.422	857.682	10,0	79	79	0	23.424	26.425	12,8	464	6.895	n.s.
Volare SpA (Milano Malpensa)	851.702	1.017.877	19,5	80	62	-18	16.361	20.045	22,5	7.975	7.510	-5,8
Wind Jet (Catania)	1.918.864	n.d.	n.d.	68	n.d.	n.d.	26.698	n.d.	n.d.	21.021	n.d.	n.d.
MiniLiner (Bergamo)	all cargo	all cargo	-	-	-	-	4.832	5.074	5,0	4.060	4.203	3,5
Mistral Air (Roma Ciampino)	-	n.d.	-	75	n.d.	n.d.	1.998	n.d.	n.d.	1.861	n.d.	n.d.
Ocean Airlines (Brescia)	all cargo	all cargo	-	-	n.d.	n.d.	6.630	n.d.	n.d.	1.056	n.d.	n.d.

Legenda: n.d. = dato non disponibile - n.s. = dato non significativo

(1) Con decreto n. 1/08 del 29.05.2008 il Tribunale di Venezia ha dichiarato aperta la procedura di amministrazione straordinaria della società.

**Allegato n. 2**  
**Consistenza della flotta delle principali compagnie aeree italiane**

<u>AIR DOLOMITI</u>	eserciti direttamente: ATR42 (n. 6) – ATR72 (n. 8) – BAe146 (n.5) – ERJ190 (n.3).
<u>AIR ITALY</u>	eserciti direttamente: B757 (n.2) – B767 (n.3) – B737 (n.3). noleggiati: n. 1 B757 di Euromediterranean Airlines (Egitto); n. 1 B737 di Travel Service (Rep. Ceca); n. 1 B757 di Air Italy Polska (Polonia).
<u>AIR VALLEE</u>	eserciti direttamente: DORNIER 328 (n.2).
<u>BLUE PANORAMA</u>	eserciti direttamente: B737 (n.5) – B767 (n.3) – B757 (n.2).
<u>GRUPPO C.A.I.</u>	(Alitalia Compagnia Aerea Italiana / C.A.I. First / C.A.I. Second AirOne / Air One Cityliner) eserciti direttamente: CRJ900 (n.10) – MD82 (n.23) – B737 (n.19) – A321 (n.23) – A320 (n.38) – A319 (n.12) – A330 (n.2) – B767 (n.6) – B777 (n.10). noleggiati: n. 2 RJ70 di Transwede Airways (Svezia).
<u>EUROFLY</u>	eserciti direttamente: A320 (n.7) – A330 (n.4).
<u>ITALI AIRLINES</u>	eserciti direttamente: DORNIER 328 (n.2) – MD82 (n.5).
<u>ITALIA TOUR AIRLINES</u>	eserciti direttamente: RJ85 (n.1).
<u>LIVINGSTON</u>	eserciti direttamente: A321 (n.3) – A330 (n.3).
<u>MERIDIANA</u>	eserciti direttamente: MD82 (n.10).- MD83 (n.8) – A319 (n.4). noleggiati: n. 2 ATR42 di Avanti Air (Germania).
<u>MISTRAL AIR</u>	eserciti direttamente: B737 (n.3).
<u>MYAIR.COM</u>	eserciti direttamente: A320 (n.3) – CRJ900 (n.4). noleggiati: n. 1 SAAB2000 di Darwin Airlines (Svizzera); n. 1 B737 di Mistral Air (Italia).
<u>NEOS</u>	eserciti direttamente: B737 (n.5) – B767 (n.2).
<u>SKYBRIDGE Airops</u>	eserciti direttamente: EMB120 (n.1).
<u>WIND JET</u>	eserciti direttamente: A320 (n.9) – A319 (n.5).

Elenco aggiornato al 7 aprile 2009

**Allegato n. 3****Elenco delle compagnie aeree nazionali che prendono a noleggio velivoli da altri operatori****Noleggi wet lease**

<b>Compagnie aeree nazionali di trasporto pubblico passeggeri</b>	<b>Operatore</b>	<b>Paese</b>
Air Italy	Air Italy Polska	Polonia
	Euromediterranean Airlines	Egitto
	Travel Service	Repubblica Ceca
Gruppo CAI	Transwede	Svezia
Livingston	Malev	Ungheria
Meridiana	Avanti Air	Germania
Myair.com	Darwin Airlines	Svizzera
	Mistral Air	Italia

Aggiornato al 17 aprile 2009

Allegato n. 4			
ROTTE ESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE (aggiornato al 14 maggio 2009)			
Regione	Compagnia	Data di attivazione	Data di scadenza
<b>SARDEGNA</b>			
CAGLIARI - BOLOGNA e v.v.*	MERIDIANA	15 gennaio 2007	14 gennaio 2010
CAGLIARI - FIRENZE e v.v.*			
CAGLIARI - NAPOLI e v.v.*			
CAGLIARI - PALERMO e v.v.*			
CAGLIARI - TORINO e v.v.*			
CAGLIARI - VERONA e v.v.*			
OLBIA - BOLOGNA e v.v.*			
OLBIA - VERONA e v.v.*			
ALGHERO - BOLOGNA e v.v.*			
ALGHERO - TORINO e v.v.*			
ALGHERO - MILANO LIN e v.v.**	AIRONE	1 marzo 2007	28 febbraio 2010
ALGHERO - ROMA FCO e v.v.**		27 ottobre 2008	26 ottobre 2009
CAGLIARI - MILANO LIN e v.v.**	AIRONE, ALTALIA E MERIDIANA	27 ottobre 2008	26 ottobre 2009
CAGLIARI - ROMA FCO e v.v.**		27 ottobre 2008	26 ottobre 2009
OLBIA - MILANO LIN e v.v.**	MERIDIANA		
OLBIA - ROMA FCO e v.v.**			
<b>SICILIA</b>			
LAMPEDUSA - CATANIA e v.v.	MERIDIANA	7 ottobre 2008	24 agosto 2008
LAMPEDUSA - PALERMO e v.v.			
PANTELLERIA - PALERMO e v.v.			
PANTELLERIA - TRAPANI e v.v.			
LAMPEDUSA - CATANIA e v.v.			
LAMPEDUSA - PALERMO e v.v.			
PANTELLERIA - PALERMO e v.v.			
PANTELLERIA - TRAPANI e v.v.			
TRAPANI - MILANO LIN e v.v.			
TRAPANI - ROMA FCO e v.v.			
<b>VAL D'AOSTA</b>			
CROTONE - MILANO LIN e v.v.***			
CROTONE - ROMA FCO e v.v.***			
<b>PIEMONTE</b>			
CUNEO - ROMA FCO e v.v.			
<b>TOSCANA</b>			
ELBA - FIRENZE e v.v.			
ELBA - PISA e v.v.			
<b>TEHRAN</b>			
ALBENGA - ROMA FCO e v.v.			

Su tali rotte sono stati imposti nuovi OSP con D.M. n. 2 del 9.01.2009 (GURI n. 22 del 28.01.2009 e GUUE n. C 47 del 26.02.2009 rettificata da GUUE n. C 50 del 3.03.2009) che entreranno in vigore il 25 agosto 2009. Per le rotte Lampedusa-Catania, Lampedusa-Palermo, Pantelleria-Palermo e Pantelleria-Trapani è in corso di svolgimento una gara per l'assegnazione delle rotte in concessione per un anno a far data dal 25 agosto 2009.

OSP imposti con D.M. n. 109 del 5.08.2008 (GURI n. 200 del 27.08.2008 e GUUE n. C 241 del 20.09.2008).  
Relativamente a tali rotte è stato pubblicato il Bando di gara per l'esercizio dei servizi aerei di linea in conformità agli oneri di servizio pubblico di cui alla nota informativa presente sulla GUUE n. C 276 del 31.10.2008. La gara è andata deserta.

OSP imposti con D.M. n. 278 del 4.12.2008 (GURI n. 301 del 27.12.2008 e GUUE n. C 29 del 5.02.2009) - data di entrata in vigore degli OSP: 4 agosto 2009.  
Relativamente a tali rotte è stato pubblicata l'informativa del Bando di gara per l'esercizio dei servizi aerei di linea in conformità agli oneri di servizio pubblico (GUUE n. C 75 del 31.03.2009).

OSP imposti con D.M. n. 14 del 20.01.2009 (GURI n. 30 del 6.02.2009 e GUUE n. C 46 del 25.02.2009) - data di entrata in vigore degli OSP: 24 agosto 2009.  
Relativamente a tali rotte è stato pubblicata l'informativa del Bando di gara per l'esercizio dei servizi aerei di linea in conformità agli oneri di servizio pubblico (GUUE n. C 110 del 14.05.2009).

OSP imposti con D.M. n. 102 del 5.08.2008 (GURI n. 200 del 27.08.2008 e GUUE n. C 241 del 20.09.2008). Relativamente a tale rotta è stato pubblicato Bando di gara per l'esercizio dei servizi aerei di linea in conformità agli oneri di servizio pubblico di cui alla nota informativa presente sulla GUUE n. C 276 del 31.10.2008. La gara è andata deserta.

\* OSP imposti con D.M. n. 36 del 29.12.2005 (GURI n. 8 dell'11.01.2006 e GUUE n. C 93 del 21.04.2006) - data di entrata in vigore degli OSP: 15 gennaio 2007.

\*\* OSP imposti con D.M. n. 103 del 5.08.2008 (GURI n. 199 del 26.08.2008 e GUUE n. C 232 del 10.09.2008) - data di entrata in vigore degli OSP: 26 ottobre 2008.

\*\*\* Su tali rotte sono stati imposti nuovi OSP con D.M. del 4.05.2009

## Allegato n. 5

**Traffico da/per l'Italia**  
**Passeggeri Internazionali Commerciali - Americhe e Oceania**  
(arrivi+partenze)

PAESI	2003	2004	2005	2006	2007
Canada	253.761	237.323	349.556	359.756	408.953
Usa	1.983.420	2.523.473	2.687.967	2.747.199	2.690.605
Altre Nazioni				244	9
<b>Totale NORD AMERICA</b>	<b>2.237.181</b>	<b>2.760.796</b>	<b>3.037.523</b>	<b>3.107.199</b>	<b>3.099.567</b>
Variazioni rispetto anno precedente	-3,6%	23,4%	10,0%	2,3%	-0,2%
Antigua e Barbuda	7.683	13.450	4.364	6.056	3.697
Antille Francesi	n.d.	16.390	9.239	n.d.	-
Bahamas	183	7.689	1.394	1.932	762
Barbados	1.609	7.273	2.588	1.037	291
Costa Rica	n.d.	1.543	3.257	n.d.	468
Cuba	262.755	248.302	250.116	217.098	199.296
Giamaica	33.903	41.514	37.890	35.424	28.701
Guadalupa	15.367	n.d.	n.d.	7.966	17.075
Honduras	22.364	7.467	8.050	9.376	6.542
Messico	212.624	238.475	191.296	193.878	165.560
Panama	336	3.721	2.840	177	-
Repubblica Dominicana	210.237	196.466	194.628	200.362	211.081
Altre Nazioni	1.162	246	531	2.266	4.610
<b>Totale CENTRO AMERICA</b>	<b>768.223</b>	<b>782.536</b>	<b>706.193</b>	<b>675.572</b>	<b>638.083</b>
Variazioni rispetto anno precedente	23,0%	1,9%	-9,8%	-4,3%	-5,5%
Argentina	233.301	245.661	273.466	286.740	263.876
Brasile	311.776	372.466	419.683	362.154	426.668
Colombia	573	4	282	3.579	4.463
Venezuela	101.059	120.940	127.372	134.110	147.982
Altre Nazioni	-	65	447	1	-
<b>Totale SUD AMERICA</b>	<b>646.709</b>	<b>739.136</b>	<b>821.250</b>	<b>786.584</b>	<b>842.989</b>
Variazioni rispetto anno precedente	1,5%	14,3%	11,1%	-4,2%	7,2%
<b>Totale AMERICA</b>	<b>3.652.113</b>	<b>4.282.468</b>	<b>4.564.966</b>	<b>4.569.355</b>	<b>4.580.639</b>
Variazioni rispetto anno precedente	1,9%	17,3%	6,6%	0,1%	0,2%
Australia	63.020	444	154	7.205	6.817
Altre Nazioni	-	671	6	18	33
<b>Totale OCEANIA</b>	<b>63.020</b>	<b>1.115</b>	<b>160</b>	<b>7.223</b>	<b>6.850</b>
Variazioni rispetto anno precedente	12,3%	-98,2%	-85,7%	n.s.	-5,2%

**Traffico da/per l'Italia**  
**Passeggeri Internazionali Commerciali - Unione Europea a 27 Paesi**  
(arrivi+partenze)

PAESI	2003	2004	2005	2006	2007
Austria	627.295	801.595	778.452	839.377	945.459
Belgio	2.316.469	2.297.702	2.062.446	2.253.135	2.267.554
Bulgaria	94.622	135.126	165.293	215.985	334.160
Cipro	68.736	73.902	73.219	76.279	75.768
Danimarca	647.424	771.794	781.428	846.744	881.409
Estonia	3.453	17.559	23.500	27.982	36.160
Finlandia	199.623	226.763	256.075	310.547	390.914
Francia	5.909.203	6.128.729	6.382.890	6.899.116	7.621.065
Germania	7.234.090	8.258.355	9.175.879	10.690.220	10.803.494
Gran Bretagna	8.598.826	9.640.586	10.685.374	10.570.186	11.003.564
Grecia	1.600.471	1.730.184	2.008.476	2.243.653	2.326.064
Irlanda (*)	476.101	555.303	799.987	1.063.833	1.191.327
Lettonia	606	17.412	46.194	43.371	82.192
Lituania	n.d.	3.800	22.372	28.182	62.728
Lussemburgo	97.368	101.639	99.668	113.301	105.372
Malta	346.104	377.613	366.875	418.714	457.211
Olanda	1.855.027	2.105.678	2.415.590	2.716.295	2.791.313
Polonia	257.459	408.277	643.064	837.674	930.827
Portogallo	588.121	650.942	717.596	902.470	910.023
Repubblica Ceca	365.662	511.213	536.739	734.584	879.812
Repubblica Slovacca	15.098	48.512	132.722	238.866	207.568
Romania	494.311	677.739	920.656	1.129.609	1.588.874
Slovenia	2.006	1.190	3.763	8.743	6.444
Spagna	5.151.616	6.264.868	7.371.377	8.616.347	10.012.509
Svezia	248.950	535.503	534.140	576.189	659.576
Ungheria	195.990	324.907	542.586	579.873	568.505
Altre Nazioni	-	48	330	483	285
<b>Totale UNIONE EUROPEA</b>	<b>37.394.631</b>	<b>42.666.939</b>	<b>47.546.691</b>	<b>52.981.758</b>	<b>57.140.177</b>
Variazioni rispetto anno precedente	22,4%	14,1%	11,4%	11,4%	7,8%
Albania	275.733	300.834	410.767	474.043	574.715
Bielorussia	69.083	75.823	77.700	81.357	83.340
Bosnia ed Erzegovina	21.857	13.837	34.481	45.058	23.302
Croazia	67.866	41.861	119.486	125.790	77.009
Islanda	21.244	19.874	20.681	21.669	28.000
Jugoslavia (Serbia e Montenegro)	135.889	130.640	171.361	201.527	224.657
Macedonia	29.871	36.907	45.619	48.585	45.231
Moldavia	26.364	39.733	50.794	62.242	101.012
Norvegia	80.139	133.009	302.260	400.528	415.991
Russia Federazione	507.047	595.467	719.032	933.769	1.140.788
Svizzera	1.042.975	994.498	1.251.139	1.483.246	1.501.668
Ucraina	58.969	81.660	113.375	204.095	273.569
Altre Nazioni	-	-	-	230	-
<b>Totale PAESI EXTRA U.E.</b>	<b>2.337.037</b>	<b>2.464.143</b>	<b>3.316.695</b>	<b>4.082.139</b>	<b>4.489.282</b>
Variazioni rispetto anno precedente	24,7%	5,4%	34,6%	23,1%	10,0%
<b>Totale EUROPA</b>	<b>39.731.668</b>	<b>45.131.082</b>	<b>50.863.386</b>	<b>57.063.897</b>	<b>61.629.459</b>
Variazioni rispetto anno precedente	22,5%	13,6%	12,7%	12,2%	8,0%

(\*) L'Irlanda è comprensiva del traffico per l'Irlanda del Nord

I dati 2003 e 2004 si riferiscono ad una Unione Europea rispettivamente a 15 e 25 Nazioni, ma sono riportati ad una situazione attuale per favorirne il confronto.

**Traffico da/per l'Italia**  
**Passeggeri Internazionali Commerciali - Asia**  
(arrivi+partenze)

PAESI	2003	2004	2005	2006	2007
Arabia Saudita	23.571	19.110	27.901	30.694	24.330
Azerbaijan	-	-	565	5.942	9.919
Bangladesh	18.819	21.355	23.875	21.238	19.699
Birmania (Myanmar)	6.067	1.198	111	84	2.160
Cina	79.311	199.938	322.982	291.766	295.344
Corea del Sud (Repubblica)	67.556	83.511	89.892	99.792	85.489
Emirati Arabi Uniti	264.775	297.268	319.803	378.741	462.786
Georgia	2.192	329	260	320	362
Giappone	561.258	549.690	605.783	637.782	617.226
Giordania	64.107	59.394	60.179	58.575	68.138
Hong Kong (Cina)	94.955	149.776	155.826	199.345	194.581
India	128.339	172.204	224.910	226.558	259.792
Iran	59.698	66.382	73.052	66.419	72.149
Iraq	538	937	603	5	-
Israele	433.468	473.647	577.124	554.242	631.554
Kazakistan	7.115	224	53	50	617
Kirghizistan	1.549	93	61	60	5
Kuwait	35.985	38.242	33.152	31.280	34.145
Libano	115.126	119.736	129.098	106.689	154.132
Malaysia	49.381	69.346	76.648	77.760	84.646
Maldives	184.051	229.045	119.695	206.052	197.251
Pakistan	20.575	15.035	38.533	37.933	24.752
Qatar	49.886	74.830	134.993	166.272	187.013
Singapore	61.899	70.445	68.832	91.340	120.901
Siria	48.182	52.359	63.798	64.406	64.269
Sri Lanka (Ceylon)	52.605	13.024	4.862	10.365	8.423
Taiwan (Cina)	50.161	n.d.	n.d.	77.499	27.459
Thailandia	147.619	218.091	215.119	209.356	228.792
Turchia	381.169	426.818	584.603	581.402	695.951
Uzbekistan	18.627	21.989	17.978	22.615	29.355
Yemen	13.772	13.144	20.979	16.183	13.305
Altre Nazioni	9	1.212	5.997	4.048	3.970
<b>Totale ASIA</b>	<b>3.042.365</b>	<b>3.458.372</b>	<b>3.997.267</b>	<b>4.274.813</b>	<b>4.618.515</b>
Variazioni rispetto anno precedente	<b>0,0%</b>	<b>13,7%</b>	<b>15,6%</b>	<b>6,9%</b>	<b>8,0%</b>

**Traffico da/per l'Italia**  
**Passeggeri Internazionali Commerciali - Africa**  
(arrivi+partenze)

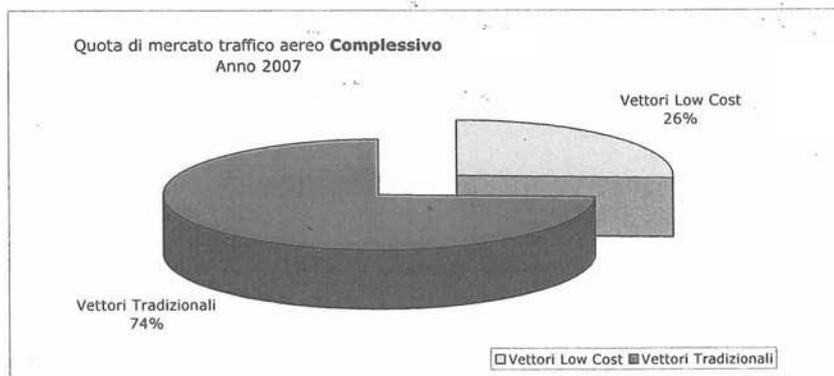
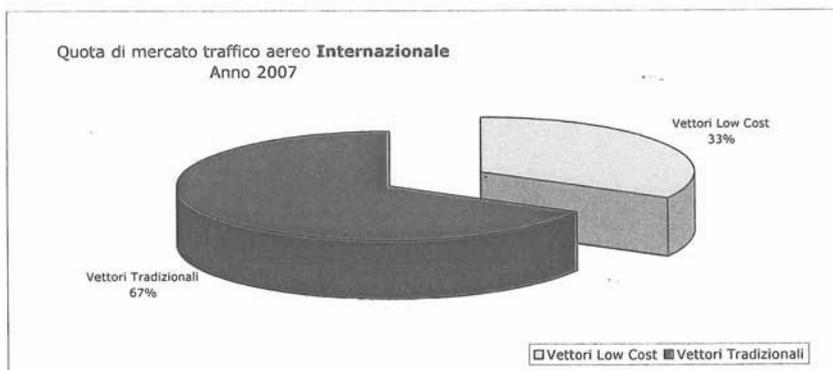
PAESI	2003	2004	2005	2006	2007
Algeria	82.339	98.108	112.097	122.835	120.356
Capo Verde	91.954	117.724	107.282	137.091	96.326
Egitto	1.779.452	2.145.785	1.790.440	1.775.841	2.155.981
Eritrea	8.847	12.076	11.621	9.689	8.405
Etiopia	31.274	40.219	45.021	47.401	44.845
Gabon	4.314	2.969	725	2	-
Ghana	3.852	46.343	52.909	49.199	46.879
Kenya	62.026	102.377	142.972	184.619	190.534
Libia	79.111	92.489	114.109	110.353	118.172
Madagascar	1.162	19.371	31.555	31.699	32.977
Marocco	341.408	393.983	459.718	524.051	658.759
Maurizio (Mauritius)	58.072	67.704	72.141	117.065	127.306
Nigeria	70.941	43.446	45.140	45.256	39.247
Repubblica Sudafricana	62.363	52.186	11.083	n.d.	9
Senegal	59.688	62.340	64.405	76.839	71.616
Seychelles	28.953	29.384	25.973	31.759	34.324
Tanzania	42.478	45.424	57.899	55.143	57.614
Tunisia	847.184	990.699	1.060.037	1.057.116	1.000.662
Zaire	-	25	23	290	10.342
Altre Nazioni	5	2.941	1.296	487	927
<b>Totale AFRICA</b>	<b>3.655.423</b>	<b>4.365.593</b>	<b>4.206.446</b>	<b>4.376.735</b>	<b>4.815.281</b>
Variazioni rispetto anno precedente	<b>10,9%</b>	<b>19,4%</b>	<b>-3,6%</b>	<b>4,0%</b>	<b>10,0%</b>
<b>Totale da/per ITALIA</b>	<b>50.144.589</b>	<b>57.238.630</b>	<b>63.632.225</b>	<b>70.292.023</b>	<b>75.650.744</b>
Variazioni rispetto anno precedente	<b>18,3%</b>	<b>14,1%</b>	<b>11,2%</b>	<b>10,5%</b>	<b>7,6%</b>

Allegato n. 6

Ripartizione del mercato aereo Italiano tra compagnie Low Cost e Tradizionali

Anno 2007

	Passeggeri Nazionali (arr. + part.)	Quota %	Var. % 2006	Passeggeri Internazionali (arr. + part.)	Quota %	Var. % 2006	Totale Passeggeri (arr. + part.)	Quota %	Var. % 2006
Vettori Low Cost	8.911.076	15,77	26,30	25.959.424	32,95	21,59	34.870.500	25,77	22,76
Vettori Tradizionali	47.610.428	84,23	4,36	52.827.223	67,05	7,94	100.437.651	74,23	6,21
<b>Totali</b>	<b>56.521.504</b>	<b>100,00</b>		<b>78.786.647</b>	<b>100,00</b>		<b>135.308.151</b>	<b>100,00</b>	



Allegato n. 7

**Quote di ripartizione tra vettori italiani e stranieri del traffico passeggeri e cargo nel complesso degli aeroporti italiani.  
Anno 2007**

