

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE IN VISTA DELL'INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DELLA MOBILITÀ VERSO IL 2030 PRESSO COMMISSIONE TRASPORTI

DALLA CONTINUITÀ TERRITORIALE ALL'EFFETTIVITÀ DEL DIRITTO ALLA MOBILITÀ EXTRAURBANA

AUDIZIONE ENAC

4 luglio 2023

Il processo di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa, iniziato alla fine degli anni '80 e conclusosi con l'emanazione dei tre Regolamenti Europei "*cd terzo pacchetto aereo*", ha consentito alle compagnie aeree di volare su tutte le rotte infra UE senza vincoli di capacità e frequenza, fissando automaticamente le tariffe, svincolandosi dal potere autoritativo dello Stato nella programmazione delle rotte.

L'esperienza maturata negli USA a seguito della Deregulation (1978) aveva evidenziato come uno degli effetti negativi prodotti dall'apertura del mercato del trasporto aereo alla libera concorrenza fosse costituito dall'abbandono da parte dei vettori delle rotte non strategiche ed appetibili in quanto non adeguatamente remunerative dal punto di vista commerciale.

Il legislatore comunitario, consapevole di tale negativo corollario dei propri interventi liberalizzatori, ha cercato quindi di individuare un rimedio per evitare sia il totale abbandono che l'eccessiva discontinuità del servizio, prevedendo la possibilità di imporre «*oneri di pubblico servizio*» che si configurano come forma di intervento



pubblico volta a compensare le lacune eventualmente create nell'offerta dei servizi di trasporto, e a tutelare il diritto di mobilità riconosciuto dalla nostra Costituzione (art. 16) a cui corrisponde a livello comunitario il diritto di libera circolazione dei cittadini comunitari all'interno dell'Unione (art. 3, paragrafo 2, del Trattato sull'Unione europea; art. 21 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE)).

L'ENAC, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con le Regioni interessate, si fa garante del diritto alla mobilità anche tramite la continuità territoriale, intesa come garanzia per tutti i cittadini di spostarsi nel territorio nazionale e comunitario con pari opportunità, accedendo a un servizio che garantisca condizioni economiche e qualitative uniformi che non penalizzi cittadini residenti in territori disagiati.

La continuità territoriale si inserisce come noto nel quadro più generale di garanzia dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini e di coesione economica sociale promossa anche in sede europea e valorizzata dalla nuova formulazione dell'articolo 119, comma 6, della Costituzione Italiana che riconosce le peculiarità dell'insularità al fine di rimuovere gli svantaggi da essa derivanti.

Lo stesso TFUE all'art. 174, nel promuovere lo sviluppo armonioso dell'Unione, prevede che si arrivi a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie Regioni e il ritardo delle meno favorite, con un'attenzione particolare a quelle che prevedono gravi e permanenti svantaggi e le Regioni insulari.

Con il Regolamento (CE) n. 1008/2008, che recupera con modifiche sostanziali l'intero pacchetto dei regolamenti in materia di liberalizzazione del trasporto aereo (2407/8/9 del '92) il legislatore comunitario, ha consentito agli Stati Membri di sottrarre determinate rotte alla libera concorrenza e di imporre OSP, al fine di garantire il servizio di trasporto in territori geograficamente svantaggiati.

In particolare tali oneri possono riguardare servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un



qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso.

Con l'imposizione di OSP viene quindi reso obbligatorio lo svolgimento di un servizio aereo in esclusiva per un periodo non superiore a 4 anni secondo criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione cui i vettori non si atterrebbero se tenessero unicamente conto del proprio interesse commerciale. In deroga ai principi comunitari di divieto di Aiuti di Stato, gli Stati Membri emanano interventi finanziari a favore delle compagnie che accettano di svolgere il servizio su una rotta alle condizioni individuate con l'imposizione degli Oneri, determinando una compensazione che non può superare l'importo necessario per coprire i costi netti sostenuti per la prestazione dell'onere di servizio pubblico, tenendo conto dei conseguenti ricavi ottenuti dal vettore aereo e di un margine di profitto ragionevole (art. 17 Reg. (CE) 1008/08).

L'ENAC, (fatta eccezione per i collegamenti onerati riguardanti la Regione Autonoma della Sardegna), attraverso gare comunitarie seleziona i vettori che opereranno in esclusiva, con compensazione finanziaria, i collegamenti aerei sottoposti al regime degli oneri di servizio pubblico.

FASI DEL PROCEDIMENTO IMPOSIZIONE ONERI

Il procedimento inizia con lo stanziamento dei fondi necessari per finanziare un collegamento aereo che è ritenuto di rilevanza sociale attraverso una legge finanziaria.

Sulla base dei fondi stanziati, viene predisposto uno studio da parte della Regione, basato su una stima dei costi necessari per lo svolgimento della rotta e dei possibili conseguenti ricavi derivanti dall'esercizio della rotta stessa.

Lo studio viene portato in Conferenza dei servizi e sottoposto al vaglio delle istituzioni coinvolte che sono rappresentate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Regione e dalla Provincia interessata, quali portatori dell'interesse del territorio e dall'ENAC, quale autorità tecnica preposta alla regolazione e al controllo del settore aereo.



L'output della Conferenza dei servizi, che si sostanzia nel verbale della medesima e costituisce l'oggetto di quello che sarà il decreto per l'imposizione degli OSP, redatto a cura del competente Ministero, pubblicato prima sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (G.U.R.I.), e successivamente, attraverso l'avviso precedentemente riprodotto, sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea (G.U.U.E.).

Lo schema di imposizione di oneri, prima della pubblicazione in G.U.R.I., è inoltrato, a cura del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, alla Commissione europea, agli altri SM interessati, agli aeroporti coinvolti ed ai vettori che eventualmente operano già sulla rotta. Contemporaneamente alla pubblicazione dell'avviso dell'imposizione, nella G.U.U.E. viene anche dato avviso della pubblicazione del bando di gara, anch'esso redatto a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Se, entro il termine di due mesi dalla pubblicazione in G.U.U.E. dell'imposizione di oneri, nessun vettore ha aderito alle previsioni dell'imposizione di oneri senza usufruire dei diritti esclusivi e senza ricevere un corrispettivo finanziario, lo Stato Membro può limitare l'accesso alla rotta ad un solo vettore e concedere il diritto all'esercizio dei servizi aerei di linea sulla rotta interessata dagli OSP in regime di esclusiva per un periodo non superiore a 4 anni.

Detto vettore è selezionato tra i vettori aerei comunitari sulla base di una gara pubblica svolta da ENAC e può avere ad oggetto rotte singole o, per dimostrati motivi di efficienza operativa, una serie di rotte in base ai principi di trasparenza e non discriminazione.

In particolare il bando, redatto dallo Stato Membro stabilisce la procedura di partecipazione alla gara (in Italia gestita da ENAC), le norme relative alla durata, alla modifica e alla scadenza del contratto, alle sanzioni in caso di inadempimento del contratto e alle modalità di calcolo della compensazione.

Il citato bando di gara viene trasmesso, a cura dello SM alla Commissione europea che renderà pubblico l'invito a presentare le offerte di gara.



La selezione delle offerte presentate dai vettori partecipanti viene effettuata sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa tenendo conto della qualità del servizio offerto ed in particolare delle tariffe aeree e delle condizioni proposte agli utenti, nonché del costo dell'eventuale compenso richiesto.

Il vettore aggiudicatario può ricevere una compensazione finanziaria per la gestione della rotta che soddisfi le disposizioni degli OSP imposti. Tale compensazione non può superare l'importo necessario per coprire i costi netti sostenuti per la prestazione dell'onere di servizio pubblico, tenendo conto dei conseguenti ricavi ottenuti dal vettore aereo e di un margine di profitto ragionevole.

ENAC e vettore aggiudicatario sottoscriveranno una Convenzione per l'esercizio della rotta in oneri di servizio pubblico con la quale l'aggiudicatario si impegna ad osservare tutte le norme previste dall'imposizione di oneri ed accetta di assoggettarsi a tutte le clausole (penalizzazioni, modalità di pagamento della compensazione, ecc) previste nella stessa convenzione, anche per i casi di inadempienza.

Qualora il vettore aggiudicatario nel corso dell'attività, interrompa improvvisamente il servizio, è prevista la possibilità di svolgere una *procedura di emergenza* per selezionare un nuovo vettore per un periodo massimo di sette mesi non rinnovabili.

CRITICITA'

Dall'esperienza maturata negli ultimi anni è emerso come il modello delineato dal Reg. (CE) 1008/08 per garantire il diritto alla mobilità dei cittadini in territori disagiati attraverso l'imposizione degli OSP non risulta essere più particolarmente efficace.

La mancata partecipazione alle gare da una parte, e gli eccessivi ribassi rispetto alle compensazioni proposte o addirittura le accettazioni degli oneri senza compensazioni (solo caso Sardegna) dall'altra, evidenziano la necessità di valutare anche nuove soluzioni e/o nuovi modelli di riferimento.



Le principali considerazioni nonché osservazioni registrate rispetto ai bandi pubblicati riguardano le seguenti criticità:

- esclusività del vettore aggiudicatario della rotta onerata e, conseguentemente, carenza di flessibilità dell'offerta;
- eccessiva rigidità nella programmazione dei voli e nell'applicazione della tariffa anche se negli ultimi anni (2019 in poi) la Commissione Europea ha richiesto la liberalizzazione tariffaria per i pax non residenti;
- imposizione di servizi su rotte "non essenziali" con conseguenti contenziosi;
- compensazioni non sufficienti;
- interruzioni improvvise del servizio onerato (es. Alitalia SAI in a.s. interruzione dal 15 ottobre 2021 per cessazione attività (Sardegna e Comiso);
- interruzione improvvisa servizi onerato e/o sospensione COA e Licenza vettori (es. Tayarajet);
- tempi ristretti per l'attivazione dei servizi aerei onerati rispetto alla comunicazione di aggiudicazione (le Regioni solitamente nel corso delle conferenze dei servizi chiedono attivazione dei voli in tempi ravvicinati non considerando gli interessi dei vettori che programmano gli operativi un anno/nove mesi prima e pertanto non hanno la disponibilità delle macchine per la partecipazione alle gare).

In una visione organica del settore del trasporto aereo, si ravvisa pertanto l'esigenza dell'introduzione di elementi atti ad assicurare una maggiore flessibilità del sistema. In tale contesto, pur riconoscendo al libero mercato la capacità quasi esclusiva di sviluppare il traffico aereo, è evidente l'utilità degli strumenti di carattere pubblicistico, quali gli oneri di servizio pubblico, ma anche degli aiuti ai vettori. In particolare, gli Aiuti di Stato alle compagnie aeree (2014/C 99/03), se ben utilizzati, possono concorrere a sviluppare il traffico aereo nel nostro Paese mediante un



network intermodale che, grazie anche alle nuove tecnologie di trasporto, possa assecondare capillarmente ed in modo sostenibile la domanda di mobilità.

PIANO NAZIONALE AEROPORTI

Come noto, il PNA è un documento di indirizzo politico e tecnico in via di definizione con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per lo sviluppo dell'intero sistema dell'Aviazione Civile (trasporto aereo e del sistema aeroportuale) con l'obiettivo di potenziare la competitività del sistema economico nazionale, soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci, realizzare la transizione ecologica e digitale del settore, aumentare l'accessibilità alle reti aeroportuali di tutti territori riducendo le attuali disuguaglianze.

Lo stesso ha pertanto una positiva valenza se correlato alla realizzazione di una rete di collegamenti aerei che ne determinano l'utilità per lo sviluppo del traffico aereo, avendo la capacità di intercettare parte delle esigenze di mobilità rappresentate dalla moltitudine dei passeggeri che per diverse ragioni hanno necessità di spostarsi da una parte all'altra del mondo anche attraverso l'applicazione di strumenti innovativi a supporto.

INCENTIVI PER LO SVILUPPO

Al fine di supportare l'implementazione dei livelli di connettività del territorio è altresì importante che si possa procedere alla discussione e revisione delle Linee Guida sugli Aiuti di Stato per gli aeroporti e le compagnie aeree, che nello spirito della piena aderenza e rispetto degli obblighi di preventiva informazione, nonché dei principi di trasparenza e non discriminazione, anche attraverso procedure di consultazione, favorisca l'introduzione di misure tese a migliorare il network nazionale dei collegamenti per gli aeroporti che per loro vocazione primaria e eventuale contesto territoriale socio economico di riferimento svolgono e/o possono svolgere attività di rilevanza intercontinentale.

Tale incentivazione potrà anche essere adottata quale misura di compensazione nei casi di mancata o tardiva realizzazione dei programmi di sviluppo intermodale



degli aeroporti con le altre reti di trasporto, al fine di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini e degli scambi commerciali.

In linea anche con le indicazioni del Thessaloniki Forum il sistema delle incentivazioni andrà attivato in modo trasparente, concorrenziale e non discriminatorio, in modo tale da creare autentiche condizioni di sviluppo economico, garantendo nel complesso impatti efficaci e misurabili sull'accessibilità a regioni attualmente poco collegate, sia attraverso l'avvio di rotte nazionali, con particolare riguardo ai principali hub, con la finalità di favorire lo sviluppo della connettività sull'intero territorio nazionale che attraverso il trasporto aereo, tramite la promozione di nuove rotte internazionali, a sostegno dello sviluppo turistico e più in generale dell'economia del territorio.

In sintesi, gli aeroporti che tendono a favorire, con finanziamenti pubblici e/o privati, collegamenti da e per il continente, contestualmente potranno avere l'onere di garantire l'accessibilità aria-aria verso gli aeroporti identificati come sopra indicato assumono una rilevanza intercontinentale, per meglio soddisfare le esigenze dei cittadini/passeggeri.

NOTA ENAC DG 29/05/2023 – 0068830: Comunicazione alla Commissione Europea

Con NOTA ENAC DG 29/05/2023 è stata comunicata la posizione ENAC sulla proposta pervenuta il 26 maggio dalla Commissione europea relativa alla proroga del periodo transitorio previsto per gli Aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree riguardanti gli aeroporti regionali.

In particolare, ENAC, tenuto conto che l'art. 174 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) al fine di rafforzare la coesione economica sociale e territoriale, richiede che l'Unione miri a ridurre le disparità tra i livelli di sviluppo delle varie regioni e l'arretratezza delle regioni svantaggiate o delle isole, ha proposto per gli aeroporti regionali situati in zone svantaggiate o isole che hanno registrato negli ultimi tre anni un traffico annuale fino a 700.000 pax che gli aiuti al funzionamento possano essere dichiarati compatibili con il mercato interno ai sensi



dell'art 107 (3) (c) per il tempo necessario la piena copertura dei propri costi operativi.

Gli aiuti al funzionamento dovrebbero essere limitati almeno ai collegamenti da/per regioni e/o isole meno favorite e agli APT ove sono disponibili voli intercontinentali/internazionali.

RISOLUZIONE ROSSO 7/00800 sul trasporto aereo

Le modalità con cui i gestori aeroportuali e i vettori hanno negoziato le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree, hanno generato notevoli problematiche in relazione sia ai profili di leale concorrenza, che di equilibrio del mercato del trasporto aereo, incidendo, in taluni casi sulla solidità economica dei gestori stessi. Tale prassi, ha comportato un eccesso di permeabilità alle compagnie straniere del sistema del trasporto aereo italiano. A partire dalla metà degli anni novanta, quindi, nel settore del trasporto aereo i vettori low cost hanno conquistato notevoli quote di mercato che, in particolare nel nostro Paese, hanno raggiunto una percentuale di oltre il 70%. Ciò, indubbiamente, anche in ragione della debolezza delle compagnie aeree di riferimento nazionale.

In ogni caso, la conquista di quote di mercato da parte dei vettori low cost, anche per una policy di mercato aggressiva e fortemente competitiva, ha causato, negli ultimi 15 anni, l'uscita dal mercato di 22 vettori con licenza italiana (di cui 20 passeggeri e 2 cargo), incluse le due maggiori Alitalia e Meridiana/Air Italy, lasciando, ad oggi, attive solo 4 compagnie passeggeri e 3 cargo.

Tali iniziative hanno generato una concorrenza tra gli aeroporti, soprattutto quelli più piccoli, per garantire la sostenibilità delle proprie operazioni, nonché tra enti locali e gestori aeroportuali che, per tutelare interessi territoriali, scevri da una visione sistemica del settore, operano per intercettare l'offerta delle compagnie low cost straniere. Ciò ha incrementato esponenzialmente la forza negoziale di tali compagnie arrivata spesso a manifestarsi attraverso vere e proprie forme di pressione sui vertici dello scalo servito in caso di interruzione dei contributi



economici, tali da condizionare anche le scelte dei Governi soprattutto a livello territoriale.

Ciò detto, sulla base delle Linee guida 2016 risulta molto difficoltoso conoscere con esattezza l'entità dei contributi erogati dalle società aeroportuali ai vettori.

La risoluzione Rosso della scorsa legislatura era quindi tesa ad adottare nuove iniziative volte ad emanare nuove linee guida finalizzate a prevedere in capo alle società di gestione aeroportuali specifici obblighi di comunicazione verso l'Enac a carattere semestrale relativamente agli incentivi che intendono attivare per l'anno successivo nonché quelli riconosciute nell'anno precedente ed in quello corso.

L' ENAC ha proposto nel corso di una specifica audizione parlamentare che debbano valorizzarsi meccanismi di promozione tesi a garantire che, a fronte di incentivazioni pubbliche e private da parte dei gestori aeroportuali dirette all'avvio e allo sviluppo di rotte internazionali, siano contestualmente favorite, dal medesimo gestore aeroportuale, incentivazioni per lo sviluppo di rotte nazionali dirette, in particolare, verso i quattro scali più grandi. Ciò nell'ottica non solo di garantire la più ampia possibilità di accesso ai contributi da parte dei vettori interessati, come richiesto dalla norma, ma anche un più armonico sviluppo dell'intero sistema del trasporto aereo nazionale.

MISURE REGIONALI DI AIUTI DI STATO ALLE COMPAGNIE AEREE

La Giunta regionale della regione Sardegna, con deliberazione n. 19/84 del 1.06.2023, ha approvato il disegno di legge per il potenziamento del traffico aereo sardo, che prevede la concessione di provvidenze finanziarie per il potenziamento dello stesso da e verso gli aeroporti sardi.

La tipologia di aiuto consiste in un "*aiuto all'avviamento*" al fine di potenziare lo sviluppo del traffico aereo da e per la Sardegna attraverso l'attivazione di nuove rotte.

Trattasi di un disegno di legge innovativo e strategico con il quale prende forma il modello sardo di continuità territoriale fondato su tre pilastri.



Gli altri due pilastri sono la continuità territoriale con gli oneri di servizio e gli aiuti diretti ai passeggeri per l'abbattimento del costo dei biglietti.

La Giunta regionale della Calabria ha rinunciato, recentemente, agli OSP per lo scalo di Reggio Calabria modificando le prospettive dello sviluppo del “Tito Minniti”, dando indirizzo al dipartimento Turismo, Marketing territoriale e Mobilità, di concerto con il dipartimento Sviluppo economico e attrattori culturali di provvedere, conformemente alla comunicazione della commissione sugli Orientamenti sugli Aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C99/03) e s.m.i., paragrafi 3.4 e 3.5, ovvero, in subordine, paragrafo 5.2, ad una misura finalizzata a incrementare i collegamenti da e per aeroporto di Reggio Calabria, per favorire – si legge nel provvedimento – il rafforzamento delle rotte aeroportuali per il riposizionamento competitivo delle principali destinazioni turistiche calabresi e lo sviluppo economico e sociale del territorio regionale, nel limite massimo del finanziamento stanziato a valere sul Pac 14/20 per gli oneri di servizio pubblico.

PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELLA MOBILITA' EXTRAURBANA

L'ENAC sta investendo conoscenze e progettualità in una nuova visione di mobilità inclusiva e diffusa che superi la singola tratta del volo commerciale, aprendosi all'impiego dei velivoli sostenibili di nuova generazione e creando quindi un “*ecosistema intermodale*”, accessibile, affidabile, efficiente e sicuro. Ci si riferisce alle nuove forme di trasporto e servizi, raggruppate sotto l'appellativo di Mobilità Aerea Avanzata/Urbana (Advanced Air Mobility – AAM/Urban Air Mobility – UAM). Per concretizzare lo sviluppo della mobilità aerea avanzata in Italia, l'ENAC nel 2021, in coordinamento con il MIT, ha elaborato e pubblicato il Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Aerea Avanzata (AAM) 2021-2030 dove sono esplicitati la visione nazionale, gli obiettivi strategici, una Roadmap tecnologico-regolamentare per colmare i gap e una proposta collegata di business plan, unitamente al modello di governance.

La mobilità aerea di nuova generazione si integrerà ancor meglio con le modalità di trasporto tradizionali, favorendo la continuità territoriale e incrementando gli scambi



e le connessioni sul territorio, verso un'esperienza di viaggio door-to-door che potrebbe fornire una risposta efficace alle esigenze di mobilità nei territori remoti e/o meno accessibili attraverso le altre modalità di trasporto.

Si conta di raggiungere questo obiettivo attraverso l'implementazione di soluzioni innovative e tecnologiche idonee alla micro-connettività tra cui l'utilizzo di aerei ibrido-elettrici in grado di percorrere distanze di corto raggio (< 500 km). Si tratta della *"regional air mobility"*, implementabile attraverso la valorizzazione e l'impegno sia degli aeroporti c.d. minori (che non superano il milione di passeggeri/anno e che spesso non raggiungono le condizioni favorevoli di mercato) sia degli aeroporti di aviazione generale (sprovvisti di voli commerciali regolarmente schedati); un ulteriore possibile sviluppo di questa rete supplementare, potrebbe interessare le aviosuperfici e le elisuperfici, particolarmente diffuse sul territorio nazionale.

Questi concetti innovativi trovano giusta rilevanza all'interno della proposta di nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) in corso di definizione. Esso ridisegna il perimetro d'interesse dell'aviazione civile traguardando il 2035, in un percorso di riconciliazione del trasporto aereo con la tutela dell'ambiente, puntando, al contempo, allo sviluppo delle interconnessioni nazionali e internazionali e alla strutturazione di reti aeroportuali secondo effettive esigenze di mercato.

ULTERIORI PROPOSTE

- Richiesta di revisione del Regolamento Europeo 1008/2008 e degli Orientamenti interpretativi con particolare riferimento alla possibilità di introdurre correttivi in caso di gare andate più volte deserte.
- Procedura negoziata per la concessione di contributi rientranti nei SIEG ai vettori che garantiscono i servizi di continuità territoriale, affiancato da "Tariffe Sociali" vedi Sicilia Vola, con l'applicazione di uno sconto a favore dei passeggeri "già onerati" di almeno il 50% sul costo del biglietto aereo;
- Affidamento diretto sul modello dei servizi ferroviari (sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea del 24 ottobre 2019, causa c-515/18).



ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO IN VIGORE IN ITALIA

Regione Sardegna

Cagliari-Roma- ITA

Cagliari-Linate -ITA

Olbia-Fiumicino- Volotea Aeroitalia

Olbia-Linate - Aeroitalia

Alghero-Linate- ITA

Alghero-Fiumicino- Aeroitalia

Regione Siciliana Isole Minori aggiudicata DAT

Lampedusa – Catania e v.v.

Lampedusa – Palermo e v.v.

Pantelleria – Catania e v.v.

Pantelleria – Palermo e v.v.

Pantelleria Trapani e vv

Regione Toscana aggiudicata Silver AIR

Elba – Firenze e v.v.

Elba – Pisa e v.v.

Elba – Milano Linate e v.v.

ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO IN VIA DI ATTIVAZIONE

Regione Friuli Venezia Giulia (Trieste Milano Linate) scadenza offerte: 10 luglio
attivazione: 1 settembre 2023

Regione Calabria (Crotone Roma Fiumicino) scadenza offerte: 31 luglio data di
attivazione: 1 settembre 2023



Regione Marche (Ancona Milano Linate- Ancona Fiumicino –Ancona Napoli)
scadenza offerte: 31 luglio data di attivazione: 1 ottobre 2023

Regione Siciliana (Comiso Fiumicino e Comiso Milano Malpensa/Bergamo/Linate)
Data di attivazione richiesta 1 marzo 2024.

ALLEGATO

STATO DEGLI ONERI PER REGIONE

REGIONE SARDEGNA

Ai sensi dell'articolo 1, comma 837, della legge n. 296 del 29 dicembre 2006, dal 1° gennaio 2010 le funzioni relative alla continuità territoriale della Sardegna sono state trasferite alla Regione Autonoma della Sardegna che, pertanto, è stazione appaltante delle gare per l'assegnazione in esclusiva e con compensazione finanziaria dei collegamenti onerati sardi.

ROTTE:

Alghero – Milano LIN e v.v.

Alghero – Roma FCO e v.v.

Cagliari – Milano LIN e v.v.

Cagliari – Roma FCO e v.v.

Olbia – Milano LIN e v.v.

Olbia – Roma FCO e v.v.

Imposizione degli oneri di servizio pubblico: Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili (ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti) n. 466 del 25.11.2021 (G.U.R.I. - Serie generale - n. 28 del 3.02.2022 e G.U.U.E. C 524 del



29.12.2021) modificato dal D.M. n. 18 del 25.01.2022 che ha aggiunto la possibilità di accettazione per un periodo inferiore ai 12 mesi.

Entrata in vigore OSP: 15 maggio 2022

per l'affidamento dei servizi aerei (G.U.U.E. C 410 del 26.10.2022)

Durata: 17 febbraio 2023 – 26 ottobre 2024

Alghero – Milano LIN e v.v.

Nessuna offerta pervenuta: gara deserta

Alghero – Roma FCO e v.v.

Nessuna offerta pervenuta: gara deserta

Cagliari – Milano LIN e v.v.

Vettore aggiudicatario: Italia Trasporto Aereo S.p.A.

Importo compensazione: € 5.090.255,70 + IVA

Cagliari – Roma FCO e v.v.

Vettore aggiudicatario: Italia Trasporto Aereo SpA

Importo compensazione: € 8.036.305,03 + IVA

Olbia – Milano LIN e v.v.

Vettore aggiudicatario: Aeroitalia Srl

Importo compensazione: € 910.858,06 + IVA

Olbia – Roma FCO e v.v.

(Vettore aggiudicatario: Aeroitalia Srl)

(Importo compensazione: € 907.043,97 + IVA)

Volotea S.L. e Aeroitalia Srl, entro la data di scadenza indicata nel bando, hanno presentato alla Regione Autonoma della Sardegna formale accettazione degli oneri di servizio pubblico senza usufruire di diritti esclusivi e senza ricevere compensazione finanziaria per il periodo 17 febbraio 2023 – 26 ottobre 2024.



La gara e gli atti conseguenti sono quindi divenuti inefficaci e la rotta è al momento operata da entrambi i vettori che si sono accordati sulla distribuzione delle frequenze minime da garantire all'utenza ai sensi del D.M. 466/2021.

Al fine di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini di Alghero, la Regione ha bandito due procedure negoziate per il periodo febbraio – ottobre 2023 e due gare europee per il periodo ottobre 2023 – ottobre 2024.

2 procedure negoziate per l'affidamento dei servizi aerei

Durata: 17 febbraio 2023 – 28 ottobre 2023

Alghero – Milano LIN e v.v.

Vettore aggiudicatario: Italia Trasporto Aereo Srl

Importo compensazione: € 2.005.089,90 + IVA

Alghero – Roma FCO e v.v.

Vettore aggiudicatario: Aeroitalia Srl

Importo compensazione: € 2.878.695,85 + IVA

2 gare per l'affidamento dei servizi aerei (G.U.U.E. C 111 del 27.03.2023)

Durata: 29 ottobre 2023 – 26 ottobre 2024

Rotta Alghero – Milano LIN e v.v.

Rotta Alghero – Roma FCO e v.v.

Data di scadenza per la presentazione delle offerte: 26 giugno 2023

REGIONE TOSCANA

ROTTE:

Elba – Firenze e v.v.

Elba – Pisa e v.v.

Elba – Milano Linate e v.v.



Imposizione degli oneri di servizio pubblico: Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 346 del 2 agosto 2019 (G.U.R.I. - Serie generale - n. 193 del 19.08.2019)

Entrata in vigore OSP: 1° febbraio 2020

Gara per l'affidamento dei servizi aerei sulle 3 rotte (G.U.R.I. 5ª Serie speciale - Contratti pubblici - n. 105 del 6.09.2019)

Durata: 1° febbraio 2020 – 31 gennaio 2023

Vettore aggiudicatario: Silver Air (Repubblica Ceca)

Importo compensazione: € 2.998.200,00 + IVA

Nelle more dell'indizione di una Conferenza di Servizi per la definizione di un nuovo regime onerato, su richiesta della Regione Toscana che ha appositamente stanziato i fondi necessari, la Convenzione stipulata tra l'ENAC e Silver Air è stata prorogata fino al 31 ottobre 2023 alle stesse condizioni economico -operative.

REGIONE SICILIA

ROTTE:

Lampedusa – Catania e v.v.

Lampedusa – Palermo e v.v.

Pantelleria – Catania e v.v.

Pantelleria – Palermo e v.v.

Pantelleria – Trapani e v.v.

Imposizione degli oneri di servizio pubblico: Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili (ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti) n. 128 del 9 maggio 2022 (G.U.R.I. - Serie generale - n. 130 del 6.06.2022 e G.U.U.E. C 210 del 25.05.2022 rettificata da G.U.U.E. C 452 del 29.11.2022)

Entrata in vigore OSP: 1° dicembre 2022



A seguito della gara bandita nel giugno 2022 (G.U.U.E. C 231 del 15.06.2022), andata deserta, al fine di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini di Lampedusa e Pantelleria, su richiesta della Regione Siciliana e d'intesa con il MIT, l'ENAC ha bandito una procedura d'emergenza per il periodo dicembre 2022 – giugno 2023 e una gara europea per il periodo luglio 2023 – ottobre 2025.

Gara per l'affidamento dei servizi aerei sulle 5 rotte (G.U.U.E. C 485 del 21.12.2022)

Durata: 1° luglio 2023 – 31 ottobre 2025

Vettore aggiudicatario: DAT A/S (Danimarca)

Importo compensazione: € 44.586.455,12 + IVA

REGIONE MARCHE

ROTTA

Ancona-Fiumicino e v.v.,

Ancona-Milano Linate e v.v.

Ancona-Napoli e v.v.

Imposizione degli oneri di servizio pubblico: Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 111 del 24.04.2023 (G.U.U.E. C 163 dell'8.05.2023)

Entrata in vigore OSP: 1° ottobre 2023

Bando di gara per l'affidamento dei servizi aerei (G.U.U.E. C 163 dell'8.05.2023)

Durata: 1° ottobre 2023 – 30 settembre 2026

Importo compensazione posto a base di gara: € 20.247.789,00 + IVA

Data scadenza presentazione offerte: 31 luglio 2023

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

ROTTA:

Trieste – Milano Linate e v.v.



Imposizione degli oneri di servizio pubblico: Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 96 del 12 aprile 2023 (G.U.R.I. - Serie generale - n. 98 del 27.04.2023 e G.U.U.E. C 163 dell'8.05.2023)

Entrata in vigore OSP: 1° settembre 2023

Bando di gara per l'affidamento dei servizi aerei (G.U.U.E. C 163 dell'8.05.2023)

Durata: 1° settembre 2023 – 31 agosto 2026

Importo compensazione posto a base di gara: € 12.241.905,00 + IVA

Data scadenza presentazione offerte: 10 luglio 2023

REGIONE CALABRIA

CROTONE

D.M. di imposizione 8 settembre 2022, n. 267 decorrenza 26 marzo 2023:
rotta **Crotone-Roma Fiumicino**.

Nessun vettore ha presentato accettazione senza esclusiva e senza compensazione per lo svolgimento del servizio in conformità al suindicato DM.

Gara pubblica esperita andata deserta.

Nuova Conferenza dei Servizi per rivedere il dimensionamento del regime impositivo.

il Decreto del Pres. Regione Calabria n. 25 del 15 marzo 2023 ha indicato i nuovi parametri relativi alle frequenze minime, agli orari e al numero minimo di posti richiesti – per rimodellare gli OSP e fissare nuova decorrenza (1° settembre 2023). MIT con D.M. n. 71 del 27 marzo 2023 ha abrogato il DM n. 267/2022 imponendo i nuovi OSP a partire dal 1 settembre 2023.

Entrata in vigore OSP: 1° settembre 2023

Durata: 1° settembre 2023 – 31 agosto 2026

Importo compensazione posto a base di gara: € 13.281.817,00 + IVA

Data scadenza presentazione offerte: 31 luglio 2023

REGGIO CALABRIA

D.M. di imposizione 29 dicembre 2022 n. 420 decorrenza dal 27 maggio 2023:



rotte Reggio Calabria – Bologna., Reggio Calabria – Torino, Reggio Calabria– Venezia

Nessun vettore ha presentato accettazione senza esclusiva e senza compensazione per svolgere il servizio in conformità al suindicato DM.

Gara pubblica esperita andata deserta.

ETA - con nota del 26 aprile 2023 prot. 52700-P – ne dà comunicazione a MIT e Regione.

SICILIA - COMISO

Comiso – Milano LIN e v.v.

Comiso – Roma FCO e v.v.

Imposizione degli oneri di servizio pubblico: Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 69 del 12 febbraio 2020 (G.U.R.I. - Serie generale - n. 86 del 31.03.2020 e G.U.U.E. C 69 del 3.03.2020)

modificato dal D.M. n. 213 del 26.05.2020 relativamente alla data di entrata in vigore degli OSP (G.U.R.I. - Serie generale - n. 145 del 9.06.2020 e G.U.U.E. C 204 del 18.06.2020)

Entrata in vigore OSP: a causa del calo del traffico causato dalle misure restrittive della mobilità dei cittadini imposte dal Governo italiano per contenere la diffusione del virus COVID-19, l'entrata in vigore, inizialmente prevista per il 1° agosto 2020, è stata prima posticipata al 1° novembre 2020, poi al 1° dicembre e infine al 18 dicembre 2020 (D.M. 574 del 16.12.2020 su G.U.R.I. - Serie generale - n. 4 del 7.01.2021)

Bando di gara per l'affidamento dei servizi aerei sulle 2 rotte (G.U.U.E. C 204 del 18.06.2020)

Durata: 18 dicembre 2020 – 31 ottobre 2023

Vettore aggiudicatario: Alitalia-SAI in a.s.

Importo compensazione: € 19.973.079,70 + IVA



Nell'estate del 2021 il vettore Alitalia-SAI in a.s. ha comunicato che avrebbe interrotto i servizi aerei onerati a far data dal 15 ottobre 2021 in quanto la società avrebbe cessato tutte le attività di volo.

Su richiesta della Regione Siciliana, nel mese di settembre 2021 si è svolta la procedura di emergenza ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 12 del Regolamento (CE) n.1008/2008 e del paragrafo 9 della Comunicazione della Commissione europea (G.U.U.E. C 194 del 17.06.2017) per l'affidamento in esclusiva, per sette mesi, dei servizi aerei sulle due rotte onerate.

Esito procedura di emergenza: deserta

Abrogazione OSP: con D.M. n. 397 del 18 ottobre 2021 gli OSP sono stati abrogati e le rotte sono state restituite al libero mercato.

Su richiesta della Regione Siciliana, in data 26 aprile 2023 9 giugno 2023 si è tenuta la 2^a riunione della Conferenza di Servizi per definire un nuovo regime di continuità territoriale. Domani acquisita la documentazione aggiuntiva si dovrebbe concludere il procedimento.

ONERI SERVIZIO PUBBLICO TRAPANI e RICORSO RYANAIR

SICILIA - TRAPANI

Imposizione degli oneri di servizio pubblico: Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 2 dell'8 gennaio 2020 (G.U.R.I. - Serie generale - n. 36 del 13.02.2020 e G.U.U.E. C 29 del 28.01.2020)

modificato dal D.M. n. 214 del 26.05.2020 relativamente alla data di entrata in vigore degli OSP (G.U.R.I. - Serie generale - n. 146 del 10.06.2020 e G.U.U.E. C 204 del 18.06.2020)

Entrata in vigore OSP: a causa del calo del traffico causato dalle misure restrittive della mobilità dei cittadini imposte dal Governo italiano per contenere la diffusione del virus COVID-19, la data di entrata in vigore, inizialmente prevista per il 1° agosto 2020, è stata prima posticipata al 1° novembre 2020, poi al 1° dicembre e infine al



18 dicembre 2020 (D.M. 575 del 16.12.2020 su G.U.R.I. - Serie generale - n. 4 del 7.01.2021)

Bando di gara per l'affidamento dei servizi aerei (G.U.U.E. C 163 dell'8.05.2023)

Durata: 1° settembre 2023 – 31 agosto 2026

Importo compensazione posto a base di gara: € 12.241.905,00 + IVA

Data scadenza presentazione offerte: 10 luglio 2023

Bandi di gara per l'affidamento dei servizi aerei (G.U.U.E. C 204 del 18.06.2020)

Durata: 18 dicembre 2020 – 31 ottobre 2023

Rotte aggiudicate a Tayaran Jet (Bulgaria) e Importi compensazione

Trapani – Ancona e v.v.: € 2.952.417,62 + IVA

Trapani – Perugia e v.v.: € 2.879.446,02 + IVA

Trapani – Trieste e v.v.: € 3.074.801,76 + IVA

Rotte aggiudicate a Albastar S.A. (Spagna) e Importi compensazione

Trapani – Brindisi e v.v.: € 3.167.029,28 + IVA

Trapani – Napoli e v.v.: € 1.211.358,09 + IVA

Trapani – Parma e v.v.: € 3.304.507,20 + IVA

Ottobre 2021: Tayaranjet Jsc ha comunicato di voler recedere dalla Convenzione e, senza preavviso, ha cancellato tutti i servizi aerei onerati.

Novembre 2021: l'AA bulgara ha sospeso COA e licenza di esercizio della società Tayaranjet Jsc.

Su richiesta della Regione Siciliana, a novembre 2021 si sono svolte le 3 procedure di emergenza ai sensi dell'art. 16, par. 12 del Reg. (CE) n.1008/2008 e del par. 9 della Comunicazione della Commissione europea (G.U.U.E. C 194 del 17.06.2017) per l'affidamento in esclusiva, per 7 mesi, dei servizi aerei sulle tre rotte onerate.



Esito procedura di emergenza: aggiudicazione servizi aerei onerati a Albastar S.A. (Spagna) per il periodo 28 marzo 2022 – 31 ottobre 2022.

RICORSO RYANAIR SU OSP Trapani (1° ricorso sugli OSP con esito positivo per il ricorrente)

La compagnia aerea Ryanair, negli anni, ha proposto vari ricorsi contro i decreti di imposizione degli oneri (rotte sarde e rotte Comiso).

Nel giugno 2020 la compagnia Ryanair DAC ha depositato ricorso al TAR Lazio impugnando il decreto di imposizione degli oneri di servizio pubblico su Trapani (D.M. 2/2020), lamentando violazione dell'art. 16 del Regolamento CE n. 1008/2008, eccesso di potere per difetto di istruttoria, violazione dei principi di proporzionalità e ragionevolezza dell'azione amministrativa.

Il TAR Lazio, con sentenza n. 12045/2021, pubblicata il 23 novembre 2021, ha annullato il D.M. 2/2020 riconsegnando di fatto le rotte al libero mercato.

Con sentenza n. 8683 dell'11 ottobre 2022, il Consiglio di Stato ha respinto l'appello senza dirimere l'incertezza giuridica creatasi rispetto alla Convenzione sottoscritta tra l'ENAC e Albastar.

ENAC si è avvalsa della facoltà prevista dalla Convenzione: comunicazione di recesso con preavviso di 180 giorni. Pertanto, anche le rotte da Trapani verso Brindisi/Napoli/Parma e viceversa sono state restituite al libero mercato.