

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Doc. LXXI
n. 1

RELAZIONE

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

(Secondo semestre 2017)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(TONINELLI)

Comunicata alla Presidenza il 7 agosto 2018



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo

Relazione semestrale al Parlamento sull'andamento del processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo

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

Secondo semestre dell'anno 2017

Sommario: 1. Premessa 2. Regolazione economica 3. Accordi di traffico 4. Il contesto europeo: Accordi Orizzontali e Accordi Globali 5. Oneri di servizio pubblico 6. Dati di traffico

1. Premessa

La Legge 18 giugno 1998, numero 194, riguardante una serie di interventi nel settore dei trasporti, all'articolo uno si sofferma specificamente su alcune voci d'intervento nel campo del trasporto aereo e in particolare sul processo di liberalizzazione e privatizzazione del relativo mercato. Il comma quattro del medesimo articolo prevede, in merito all'andamento di tale processo, che il Ministro di questo Dicastero ne riferisca gli esiti in Parlamento con cadenza semestrale.

Si forniscono pertanto i prescritti elementi informativi attinenti al secondo semestre dell'anno 2017, con il contributo, come di consueto, dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito: "ENAC"), per quanto di propria competenza.

2. Regolazione economica

Attività di monitoraggio

Nel corso della seconda metà del 2017 ENAC ha effettuato la consueta attività di monitoraggio afferente la realizzazione degli investimenti da parte dei gestori aeroportuali e il rispetto del crono-programma degli interventi previsti dai Contratti di Programma in deroga, stipulati rispettivamente con le Società di gestione aeroportuale SEA S.p.A., per gli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa, AdR S.p.A., per gli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino e SAVE, per l'aeroporto di Venezia; ciò, ai sensi dell'articolo 17, comma 34 *bis*, del Decreto Legge primo luglio 2009, numero 78, convertito con modificazioni dalla Legge 3 agosto 2009, numero 12, al fine di aggiornare i livelli tariffari in vigore nel 2018.

In dettaglio, la norma dispone che, al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali nazionali e comunque con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui, nonché quelli aventi strutture con sedimi in regioni diverse, nel caso in cui gli investimenti si fondino

sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, ENAC è autorizzato a stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. In tali casi il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro 60 giorni dalla stipula del contratto di programma, su proposta del Ministro di questo Dicastero, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, e può graduare le modifiche tariffarie, prorogando il rapporto in essere, per gli anni necessari ad un riequilibrio del piano economico-finanziario della società di gestione.

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

Nel secondo semestre 2017 ENAC ha dato seguito a quanto previsto dall'articolo 1, comma 11, del Decreto Legge 12 settembre 2014, numero 133, convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, numero 164 e successive modifiche e integrazioni.

In base a tale norma, per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'articolo 698 del Codice della Navigazione, sono approvati, con decreto del Ministro di questo Dicastero da adottarsi entro 180 giorni, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro 30 giorni, i contratti di programma sottoscritti da ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale. Per gli stessi aeroporti il parere favorevole espresso dalle Regioni e dagli enti locali interessati sui piani regolatori aeroportuali, in base alle disposizioni del regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, e successive modificazioni, comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori. Il termine di 180 giorni di cui al primo periodo, decorre dalla data di stipulazione dei suddetti contratti.

In esito a ciò, ENAC ha sottoscritto, in data primo luglio 2017, il Contratto di Programma di durata quadriennale (2017-2020) con il gestore aeroportuale SACBO S.p.A. per l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio e l'11 luglio 2017 il Contratto di Programma di durata quadriennale (2016-2019) con il gestore aeroportuale SACAL, quanto all'aeroporto di Lamezia Terme.

Nel semestre a riferimento ENAC ha poi concluso la fase istruttoria dei contratti di programma con i gestori aeroportuali GE.S.A.C. S.p.A., per l'aeroporto di Napoli Capodichino, SAGAT S.p.A., quanto all'aeroporto di Torino Caselle e Aeroporto di Genova S.p.A., in merito al relativo scalo, Contratti trasmessi a questo Dicastero e a quello dell'Economia e Finanze. Ciò posto, nel medesimo semestre a riferimento, sono intervenuti i pareri dei competenti Uffici di questo Ministero in ordine ai tre contratti di programma in argomento, ai fini del prosieguo del relativo *iter* procedimentale.

Si coglie l'occasione per ricordare che i Contratti di Programma disciplinano lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture aeroportuali al fine di garantire adeguati livelli di servizio, regolamentano la pianificazione e la

realizzazione degli interventi tecnici di ammodernamento, ampliamento e manutenzione del sedime, nonché gli obiettivi che le Società di gestione aeroportuale sono tenute a raggiungere, in termini di qualità dei servizi e di tutela ambientale, durante il periodo di vigenza contrattuale.

3. Accordi di traffico

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

Come noto, dal 2009 l'Italia attua una politica volta allo sviluppo del mercato dei servizi aerei e alla liberalizzazione dei collegamenti aerei con Stati esterni all'Unione Europea.

È stato dato impulso allo sviluppo delle relazioni bilaterali con gli Stati terzi attraverso la negoziazione di nuovi accordi o l'aggiornamento di quelli esistenti, nonché a seguito dell'applicazione di specifiche disposizioni legislative volte a favorire l'incremento dei servizi aerei da e per l'Italia, al fine di ottenere un miglioramento degli scambi economici e commerciali con l'estero.

Tale processo, avviato con le disposizioni stabilite dall'articolo 19, comma 5 *bis*, del Decreto Legge 29 novembre 2008, numero 185 - convertito e modificato dalla Legge 28 gennaio 2009, numero 2, è proseguito con le prescrizioni dell'articolo 28, comma 8 *bis* del Decreto Legge 12 settembre 2014, numero 133, convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, numero 164.

L'impianto normativo suddetto prevede che, al fine di assicurare il mantenimento dei livelli occupazionali e dei collegamenti internazionali occorrenti allo sviluppo del sistema produttivo e sociale delle aree interessate, il Ministro di questo Dicastero, di concerto con il Ministro degli Affari Esteri, promuove la definizione di nuovi accordi bilaterali nel settore del trasporto aereo, nonché la modifica di quelli vigenti, al fine di ampliare il numero dei vettori ammessi a operare sulle rotte nazionali, internazionali e intercontinentali, nonché ad ampliare il numero delle frequenze e destinazioni su cui è consentito operare a ciascuna parte, dando priorità ai vettori che si impegnino a mantenere i predetti livelli occupazionali. Nelle more del perfezionamento dei nuovi accordi bilaterali o della modifica di quelli vigenti, ENAC, al fine di garantire al Paese la massima accessibilità internazionale e intercontinentale diretta, rilascia ai vettori che ne fanno richiesta autorizzazioni temporanee, la cui validità non può essere inferiore a 18 mesi.

In esito a ciò, si è confermata l'impostazione volta alla promozione di nuovi accordi e la possibilità, da parte di ENAC, di concedere, su richiesta dei vettori esteri e previo nulla osta di questo Dicastero, autorizzazioni temporanee allo svolgimento di servizi su rotte extraunionali, in deroga alle intese vigenti, richiamando in termini espliciti anche la possibilità di concessione di diritti di quinta libertà.

In relazione ai nuovi accordi, nel corso del secondo semestre 2017, l'Italia, nell'ambito delle attività ICAO, ha partecipato nel dicembre 2017 all'ICAN

2017 (ICAO Air Service Negotiation Event), ospitato dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione dello Sri Lanka.

L'ICAN, giunto alla sua decima edizione, ha visto un'ampia partecipazione di Stati membri dell'ICAO e si è confermato quale piattaforma per lo svolgimento di trattative negoziali in materia di diritti di traffico aereo. Ha costituito altresì occasione di confronto tra autorità di settore, in quanto oltre ai negoziati bilaterali ha permesso, in una prospettiva di apertura e scambio di esperienze sul piano internazionale, di seguire i *forum*, i gruppi di lavoro e i dibattiti, tesi a illustrare l'evoluzione del settore.

In particolare, durante l'ICAN 2017 l'Italia ha condotto negoziati con vari Stati e ha sottoscritto 12 intese finalizzate ad ampliare l'effettuazione di servizi aerei, in termini di frequenze, scali operabili e altre facoltà. I negoziati si sono conclusi in modo positivo con: Argentina, Australia, Botswana, Camerun, Etiopia, Gambia, India, Kazakistan, Kenya, Nigeria, Ruanda e Sri Lanka. Per l'Australia, trattasi del secondo accordo 2017.

Con riferimento alle autorizzazioni in deroga agli accordi vigenti, ENAC ha autorizzato i programmi presentati da vettori esteri che prevedono servizi e facoltà operativi, e flessibilità, non contemplati dagli accordi. Particolare attenzione è stata riservata agli operativi stagionali volti a incrementare i collegamenti con gli scali italiani, con particolare riguardo all'aeroporto di Milano Malpensa.

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

Si evidenzia, altresì, che, ai fini dell'apertura del mercato e della piena realizzazione del processo di liberalizzazione del trasporto aereo, ENAC ha dato applicazione provvisoria in via amministrativa a tutti gli accordi globali stipulati dall'Unione europea con vari Stati extraunionali, in pendenza del completamento dell'iter di ratifica.

Si rappresenta infine la linea di apertura dell'Italia rispetto allo svolgimento di collegamenti *charter*, in attuazione della Decisione della Corte di Giustizia Case C-628/11, in tema, appunto, di servizi aerei non di linea, che ha eliminato le restrizioni previste, per i vettori di Stati unionali, dalla normativa di altri Stati membri.

Detti servizi non di linea sono pertanto consentiti, su base non discriminatoria, a tutti i vettori dell'Unione Europea che intendano collegare l'Italia con destinazioni extracomunitarie.

Il dispositivo della Decisione in argomento recita infatti testualmente:

- 1) *L'articolo 18 TFUE, che sancisce il principio generale del divieto di discriminazioni fondate sulla nazionalità, è applicabile ad una fattispecie, come quella oggetto del procedimento principale, in cui un primo Stato membro imponga ad un vettore aereo, titolare di una licenza d'esercizio rilasciata da un secondo Stato membro, l'obbligo di conseguire un'autorizzazione ad entrare nello spazio aereo del primo Stato membro per effettuare voli privati non di linea in provenienza da un paese terzo e*

con destinazione in tale primo Stato membro, mentre una simile autorizzazione non è richiesta ai vettori aerei titolari di una licenza di esercizio rilasciata dal suddetto primo Stato membro.

- 2) *L'articolo 18 TFUE deve essere interpretato nel senso che esso osta ad una normativa di un primo Stato membro che imponga, a pena di ammenda in caso di violazione della stessa, ad un vettore aereo titolare di una licenza di servizio rilasciata da un secondo Stato membro l'obbligo di conseguire un'autorizzazione ad entrare nello spazio aereo del primo Stato membro per effettuare voli privati non di linea in provenienza da un paese terzo e con destinazione in tale Stato membro, mentre una simile autorizzazione non è richiesta ai vettori aerei titolari di una licenza di esercizio rilasciata dal suddetto primo Stato membro, e che subordini il rilascio di tale autorizzazione all'esibizione di una dichiarazione attestante che i vettori aerei titolari di una licenza di esercizio rilasciata dal primo Stato membro non siano disposti o non siano in grado di effettuare tali voli.*

4. Il contesto europeo: accordi orizzontali e accordi globali

Nel secondo semestre 2017, sotto la presidenza di turno dell'Estonia, è proseguito il perseguimento degli obiettivi individuati nel documento della Commissione Europea *"Una strategia per l'aviazione"* 7 dicembre 2015, registrando progressi nei vari negoziati per i quali è stato rilasciato alla Commissione stessa un mandato a negoziare.

Al riguardo, si segnalano:

- La quarta riunione nell'ambito delle consultazioni fra Unione Europea e Stati membri dell'ASEAN - *Associazione delle Nazioni del Sud Est Asiatico* (Birmania, Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos/Lao PDR, Malaysia, Singapore, Thailandia e Vietnam), riunione tenutasi a Singapore dal 12 al 14 settembre.
- La terza sessione delle consultazioni aeronautiche europee con il Qatar, svoltasi a Bruxelles il 2 e 3 ottobre 2017, nel corso della quale sono stati registrati progressi. I negoziati proseguiranno nel 2018, secondo un programma di lavoro che vedrà impegnate ambo le parti.
- Il terzo incontro negoziale, finalizzato alla stipula dell'accordo globale fra Unione Europea e Turchia, svoltosi a Bruxelles il 10 ed 11 luglio. Le trattative hanno riguardato anche l'armonizzazione delle norme. La base negoziale è costituita dallo schema-tipo degli accordi di vicinato, quali quelli con Tunisia, Azerbaijan ed Armenia.
- La parafatura del testo dell'accordo Unione Europea/Tunisia, avvenuta a Bruxelles l'11 dicembre 2017, a seguito della seconda sessione degli incontri negoziali tra le parti, il 22 e 23 maggio, nella medesima capitale belga. Per *"parafatura"* si intende l'apposizione delle iniziali dei plenipotenziari, che in tal modo ne affermano l'autenticazione.
- Il negoziato europeo con l'Armenia, in esito alle trattative di Yerevan del 27 e 28 aprile e dello scambio epistolare volto a finalizzare le tematiche ancora pendenti, ha portato alla parafatura del testo, anche in questo caso a Bruxelles, in data 24 novembre 2017.
- Le due sessioni di incontri negoziali, avvenute nel secondo semestre 2017, fra Unione Europea e Azerbaijan: la prima, il 4 e 5 luglio a Bruxelles (dopo l'apertura dei negoziati stessi a Baku il 24 e 25 gennaio); la seconda, nella medesima capitale azera, il 24 e 25 ottobre. Il testo dell'accordo, teso alla

creazione di uno spazio comune europeo secondo la politica unionale di vicinato, è in fase di finalizzazione.

Per quanto concerne i Comitati Congiunti, in data 11 novembre 2017 si è tenuto a Chisinau l'11 novembre 2017 quello tra Unione Europea e Moldova.

In precedenza, il 10 e 11 luglio 2017, si era svolto, a Washington, l'evento *Open skies*. Sono infatti trascorsi dieci anni dalla stipula del *First stage agreement* tra Stati Uniti e Unione Europea, noto per i risultati raggiunti a seguito dell'apertura dei mercati. Nella seconda giornata si è tenuto, invece, il consueto Comitato Congiunto, nel corso del quale è stata evidenziata, tra l'altro, l'attivazione dei negoziati tra Commissione e Autorità statunitensi al fine di pervenire alla stipula di un "*Accordo Laterale*" in merito al *wet lease* (noleggio con equipaggio), un contratto tra vettori aerei in virtù del quale l'impiego dell'aeromobile avviene in accordo alle specifiche del Certificato di Operatore Aereo della Compagnia aerea noleggiante..

Quanto invece all'attività di regolazione presso il Consiglio dell'Unione Europea, si è conclusa la revisione del Regolamento (UE) numero 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008 (Regolamento Basico) e successivi emendamenti, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea e che abroga la Direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il Regolamento (CE) numero 1592/2002 e la Direttiva 2004/36/CER.

È altresì iniziata la discussione della proposta di revisione del Regolamento (CE) numero 868/2004 del 21 aprile 2004, relativo alla protezione contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali che recano pregiudizio ai vettori aerei comunitari nella prestazione di servizi di trasporto aereo da parte di Stati non membri dell'Unione Europea.

A causa di alcune modifiche nella struttura e nelle procedure delle riunioni del Comitato Speciale e del Forum Consultivo presso la Commissione Europea ha avuto luogo a Bruxelles un unico incontro il 20 ottobre 2017. Come già anticipato nella relazione relativa al primo semestre 2017, infatti, la denominazione del gruppo è stata mutata in "*Consultative Forum on EU External Aviation Policy*" ed è stato istituito un pubblico registro al quale sono stati iscritti i rappresentanti degli Stati membri. L'industria aeronautica europea e le associazioni di categoria, al fine di potervi prendere parte, sono ora obbligate ad accreditarsi. Tali incontri rappresentano la sede per un confronto, che, nelle riunioni riservate ai soli esperti degli Stati membri dell'Unione Europea, è la base di quanto poi presentato formalmente al Consiglio dell'Unione Europea e l'indicazione strategica della politica delle Relazioni esterne RELEX. Nel contesto allargato all'industria, detto confronto fornisce tutti i dettagli tecnico-operativi utili a salvaguardare e perseguire gli interessi e gli obiettivi comuni.

5. Oneri di servizio pubblico

Regione Toscana

Rotte: Elba-Firenze e viceversa, Elba-Pisa e viceversa e Elba-Milano Linate e viceversa

Come già anticipato nella relazione afferente il primo semestre 2017, in data 22 giugno e 5 luglio 2017 si sono svolte le due sedute della Conferenza di servizi finalizzata ad individuare, in ottemperanza e nei limiti di quanto disposto dal Regolamento (CE) numero 1008/2008, il contenuto degli oneri di servizio pubblico da imporre ai collegamenti aerei da e per l'isola d'Elba per il triennio 2018-2020.

Sulla base delle risultanze della suindicata Conferenza si è, pertanto, delineato, con decorrenza primo giugno 2018, il nuovo regime impositivo che, rispetto al precedente (definito con Decreto del Ministro di questo Dicastero numero 328 del 6 settembre 2013 e in scadenza il 26 ottobre 2017), comporta novità che riguardano essenzialmente l'operativo dei voli e il sistema tariffario; si segnala, in particolare la previsione di una tariffa agevolata unica per residenti e non residenti per 10 mesi l'anno, anziché nove e, nei rimanenti due mesi (luglio e agosto), di tariffe diversificate, con l'applicazione, per i non residenti, di un tetto massimo stabilito dall'imposizione.

La Conferenza, confermando quanto già previsto dal precedente decreto impositivo, ha stabilito che, nel caso in cui non fosse pervenuta alcuna accettazione di operare senza corrispettivo finanziario su una delle rotte, potesse essere esperita una gara europea per la concessione dei servizi aerei in esclusiva per un periodo di tre anni, sempre a decorrere dal primo giugno 2018 ed ha individuato (perché fossero assunte a base delle gare per l'affidamento del servizio di trasporto aereo per le rotte in questione ed al cui espletamento avrebbe provveduto ENAC) le compensazioni finanziarie comprensive di un margine di utile ragionevole, pari complessivamente ad Euro 2.317.717,92 (IVA esclusa), per tre anni di esercizio.

Si è quindi formalizzato il Decreto del Ministro di questo Dicastero numero 497 del 25 ottobre 2017, con cui, come detto, a far data dal primo giugno 2018, sono stati imposti gli oneri di servizio pubblico sui collegamenti aerei tra l'Isola d'Elba e gli aeroporti di Milano Linate, Firenze e Pisa.

Lo stesso decreto, insieme al bando di gara eventualmente da esperire per la concessione in esclusiva delle rotte, è stato trasmesso alla Commissione Europea per la pubblicazione nella gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea in data 31 ottobre 2017.

La Commissione ha, però, ritenuto non sufficienti le motivazioni addotte per giustificare l'imposizione di oneri di servizio pubblico, in particolare per il collegamento con l'aeroporto di Milano Linate, che peraltro è limitato ai soli quattro mesi estivi. La Commissione ha dunque richiesto giustificazioni maggiormente stringenti.

Tali giustificazioni, richieste tempestivamente alla Regione e dalla stessa predisposte con il supporto della società di gestione dell'aeroporto dell'Isola d'Elba, sono state trasmesse alla Rappresentanza in data 4 dicembre 2017, evidenziando che la scelta sulle destinazioni da servire è basata sulle richieste dei rappresentanti territoriali e sulle esigenze emerse in Conferenza di Servizi e tiene conto dei risultati ottenuti durante il passato triennio in termini di passeggeri.

Nel corso della Conferenza dei Servizi è stato, infatti, evidenziato che la rotta Elba-Milano dal 2014 al 2017 è stata poco utilizzata nel periodo invernale, mentre i riempimenti medi degli aeromobili sono risultati soddisfacenti nel periodo estivo quando si è registrato un *load factor* medio pari circa al 60 per cento.

Nel periodo estivo, tra l'altro, la popolazione presente sull'isola risulta essere circa sette volte superiore a quella invernale.

Ciò posto, la necessità del collegamento con Milano è stata individuata per garantire un maggior collegamento del territorio che favorisse le attività economiche (business commerciale, finanziario e immobiliare) ed anche le attività politico-istituzionali.

Nello stesso periodo, infatti, il numero di attività economiche operative aumenta, anche più che proporzionalmente rispetto al numero dei presenti; è pertanto normale l'intensificarsi delle relazioni professionali ed economiche anche con le realtà e località più significative a livello nazionale e tra esse, *in primis*, con l'area lombarda, dalla quale provengono moltissimi dei principali investitori dell'economia elbana.

In prospettiva l'obiettivo, a beneficio dell'economia di tutta l'Isola, risulta proprio quello di incrementare gli arrivi aerei complessivi all'Elba, via Milano, anche da altre destinazioni, offrendo, così, agli Elbani maggiori opportunità di relazioni economiche culturali e turistiche verso il Nord Italia e l'Europa.

Il recente passato ha visto infatti l'aeroporto dell'Elba incrementare notevolmente la movimentazione passeggeri dalla Svizzera e dalla Germania dal 2011 al 2015 con un unico rallentamento nel 2016 a causa del fallimento di un vettore (*Intersky*).

Va inoltre considerato, secondo i dati ISTAT (2014) che il 31 per cento delle presenze turistiche italiane all'Elba è rappresentato da unità provenienti dalla Lombardia (522.855 su 1.713.219 unità).

Il limite dei quattro mesi estivi per la rotta in parola è stato considerato al fine di garantire la migliore efficienza possibile in relazione alle risorse disponibili, considerando le esigenze attestata dai livelli di riempimento (la destinazione Linate ha avuto, come detto, un *load factor* medio superiore al 60 per cento in estate, mentre nel periodo invernale non ha superato il 15%) e le esigenze relative alle rotte regionali toscane su Pisa e Firenze.

Si evidenzia peraltro che il Consiglio Regionale (così come, peraltro, esplicitato nelle premesse del suindicato decreto ministeriale numero 497 del 25 ottobre 2017), con la legge istitutiva delle disposizioni per la continuità territoriale dell'Isola d'Elba (Articolo 1 della Legge Regionale 27 dicembre 2016, numero 89, come modificata con Legge Regionale 4 luglio 2017, numero 30) ha specificatamente evidenziato nel preambolo l'esigenza di garantire detta continuità territoriale con il territorio sia regionale che nazionale.

Per garantire i collegamenti dell'Isola e sostenere l'economia della stessa, considerati i risultati positivi comunque raggiunti in certi periodi nonché le aspettative future, si è quindi ritenuto opportuno non escludere la rotta concentrando i voli nel periodo estivo, dove sono rilevate le maggiori presenze, ed eliminando le frequenze e i periodi meno utilizzati.

Si evidenzia, inoltre, che, date le condizioni meteo dell'area lombarda, con la frequenza di nebbia nel periodo invernale, le caratteristiche tecniche di operatività dell'aeromobile di riferimento per le rotte richieste non garantirebbero certezza e regolarità di collegamento.

Si anticipa sin d'ora (come meglio si dirà nella relazione afferente al primo semestre 2018) che nel prosieguo si è deciso di posticipare la decorrenza del

nuovo regime impositivo al primo ottobre 2018 (Decreto del Ministro di questo Dicastero numero 140 del 21 marzo 2018) e al 16 maggio 2018 il termine ultimo per la consegna delle offerte; la gara bandita per l'affidamento dell'esercizio di servizi aerei di linea in conformità degli oneri di servizio pubblico sulle rotte in parola è, poi, andata deserta.

Regione Sicilia

Rotte: Pantelleria-Trapani e viceversa, Pantelleria-Palermo e viceversa, Lampedusa-Palermo e viceversa, Lampedusa-Catania e viceversa (DM. n.5 12014 - entrata in vigore 01/07/2014).

Nel mese di agosto 2017, a seguito di opportuni chiarimenti forniti su richiesta della Corte dei Conti, è stato registrato il decreto direttoriale (cui si è fatto cenno nella relazione del primo semestre 2017), finalizzato alla concessione del diritto all'esercizio in esclusiva delle rotte in argomento al vettore Mistral Air e alla contestuale approvazione della relativa convenzione tra ENAC e la medesima Compagnia aerea. Mistral Air è risultata aggiudicataria in esito alla gara ad evidenza pubblica, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea 29 novembre 2016, numero C 442 e svoltasi nel 2017.

Copia del decreto direttoriale innanzi descritto è stata poi trasmessa a ENAC per gli adempimenti di competenza ed inviato alla pubblicazione nel sito Internet di questo Ministero.

La Compagnia aerea in argomento ha operato i collegamenti onerati da e per Lampedusa e Pantelleria fino alla data del 30 giugno 2018.

A seguito, infine, della variazione del costo carburante primo semestre 2017, con Decreto Direttoriale 26 settembre 2017, numero 18, sono state aggiornate le tariffe massime applicate sulle suddette rotte onerate.

Rotte: Pantelleria-Trapani e viceversa, Pantelleria-Palermo e viceversa, Pantelleria-Catania e viceversa, Lampedusa-Palermo e viceversa, Lampedusa-Catania e viceversa (DM. n.550 12017 - entrata in vigore 01/07/2018)

La Conferenza di Servizi del 26 giugno 2017 (cui si è fatto cenno nella relazione del primo semestre 2017), ha invece stabilito il nuovo regime di continuità territoriale, per un periodo di tre anni a partire dal primo luglio 2018. Le determinazioni della Conferenza sono state recepite, al termine dell'articolata procedura di rito, nel Decreto del Ministro di questo Dicastero 28 novembre 2017, numero 550, pubblicato sia nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 23 dicembre 2017, numero 299, sia nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea 22 dicembre 2017, numero C 441, nella quale si è data anche comunicazione della gara ad evidenza pubblica.

Regione Autonoma della Sardegna

Rotte: Alghero-Milano Linate e viceversa, Alghero-Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Olbia-Milano Linate e viceversa, Olbia-Roma Fiumicino e viceversa (D.M. n. 61/2013- entrata in vigore 27/10/2013).

Secondo le disposizioni della Legge 27 dicembre 2006, numero 296, articolo 1, commi 837 e 840, alla Regione in argomento sono state trasferite le funzioni relative alla continuità territoriale; per gli anni 2007, 2008 e 2009, gli oneri relativi a tali funzioni sono rimasti a carico dello Stato.

A causa di rilievi mossi dalla Commissione Europea (che, nell'ambito di una teleconferenza tenutasi il 28 settembre 2017 e poi con propria nota dell'11 ottobre 2017, ha confermato le proprie posizioni), la Regione Sardegna dapprima ha richiesto un ulteriore posticipo della data di entrata in vigore del Decreto del Ministro di questo Dicastero 23 marzo 2017, numero 91 (differimento attuato con decreto del suddetto Ministro 13 ottobre 2017, numero 469) e ciò limitatamente alle rotte da e per Cagliari con Milano Linate e Roma Fiumicino oggetto principale dei rilievi.

Non essendosi registrata, però, una posizione condivisa fra Commissione ed Ente territoriale, quest'ultimo ha provveduto a revocare l'aggiudicazione ai vettori Blue Air (per le rotte da e per Alghero con Roma Fiumicino e Milano Linate) e Meridiana (quanto alle rotte da e per Olbia con Roma Fiumicino e Milano Linate), per il periodo 9 novembre 2017 - 8 novembre 2021, in esito alla gara ad evidenza pubblica, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea 9 maggio 2017, numero C 145.

Con Decreto del Ministro di questo Dicastero 25 ottobre 2017, numero 498, si è dunque abrogato il suddetto D.M. 91/2017 e successive modifiche, che prevedeva un nuovo regime onerato a partire dal 9 novembre 2017.

In esito a tutto ciò, permangono, pertanto, gli effetti del Decreto del Ministro di questo Dicastero 21 febbraio 2013, numero 61 e successive modifiche, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 13 marzo 2013, numero 61.

Nelle more di una nuova procedura di imposizione degli O.S.P. in argomento, al fine di assicurare continuità al servizio, la Regione Sardegna ha richiesto alle Compagnie aeree operanti le rotte una proroga dei rispettivi servizi eserciti, a far data dal 9 novembre 2017 fino all'8 giugno 2018.

Il vettore Alitalia-SAI ha accettato per quanto riguarda le rotte da e per Cagliari con Milano Linate e Roma Fiumicino e viceversa, nonché per la rotta da e per Alghero con Milano Linate; altrettanto dicasi per il vettore Meridiana Fly, in relazione alle rotte da e per Olbia con Milano Linate e Roma Fiumicino.

A seguito di una manifestazione di interesse, la rotta da e per Alghero con Roma Fiumicino è stata invece aggiudicata al vettore Blue Air.

Si evidenzia, infine, che, a seguito della variazione del costo carburante primo semestre 2017, con Decreto Direttoriale 30 novembre, numero 24, sono state aggiornate le tariffe massime applicate alle rotte onerate in argomento.

6. Dati di traffico

Nel corso del secondo semestre del 2017 hanno usufruito degli aeroporti italiani 94.439.737 passeggeri, con un incremento pari al 5,9 per cento (corrispondente a un aumento, in termini numerici, superiore a 5.000.000), rispetto allo stesso periodo del 2016.

L'aeroporto di Roma Fiumicino si conferma al primo posto per traffico passeggeri (21.699.442), seguito da Milano Malpensa (11.844.254), Bergamo (6.448.935), Venezia (5.699.889) e Catania (4.975.215).

Quanto ai movimenti si riscontra un aumento pari al 2,7 per cento rispetto al secondo semestre 2016, per un totale (in termini numerici) di 724.114.

Per quanto riguarda il settore merci, si è registrato un incremento del 7,3 per cento rispetto al secondo semestre 2016, con un totale di tonnellate movimentate, nella seconda metà del 2017, pari a 554.758. Più della metà di tale traffico (pari al 52,5 per cento) è stata movimentata presso l'aeroporto di Milano Malpensa (291.439 tonnellate).

Di seguito alcuni dati riferiti ai due sistemi aeroportuali di Roma e Milano relativi al secondo semestre 2017.

L'aeroporto di Roma Fiumicino ha registrato una flessione (pari al 3,2 per cento) del numero dei passeggeri (21.699.442 contro i 22.414.415 dello stesso periodo del 2016) e un aumento del 18 per cento delle merci movimentate, per un totale di 101.861 tonnellate.

Lo scalo di Roma Ciampino ha registrato invece un incremento sia del traffico passeggeri (2.943.320 in totale, con un aumento percentuale del 12,4), che di quello merci (+13 per cento, per un totale di 8.804 tonnellate).

L'aeroporto di Milano Malpensa segna una crescita dei volumi di traffico, con un incremento del 13,5 per cento dei passeggeri (11.844.254 in totale) e del 2,4 per cento delle merci (291.439 tonnellate, come totale).

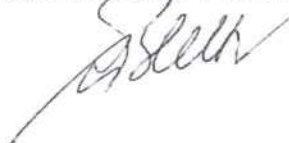
L'aeroporto di Milano Linate ha invece registrato flessioni del 2,6 per cento del traffico passeggeri (4.903.949 in totale) e del 19,1 per cento del traffico merci (6.291 tonnellate, come totale).

L'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, infine, ha registrato incrementi del 10 per cento del numero dei passeggeri (6.448.935 in totale) e del 6,4 in percentuale delle merci movimentate (64.420 tonnellate, come totale).

ALLEGATI:

- 1. Rotte esercite in Oneri di Servizio Pubblico al 30 dicembre 2017;**
- 2. Traffico commerciale complessivo secondo semestre 2017.**

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Renato POLETTI



IL CAPO DIPARTIMENTO
Ing. Alberto CHIOVELLI



ROTTES ESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE AL 31 DICEMBRE 2017	
REGIONE	COMPAGNIA AEREA
<i>SARDEGNA</i>	
ALGHERO-MILANO LINATE e viceversa (1)	ALITALIA-S.A.I. (dal 9 novembre 2017: BLUE AIR)
ALGHERO-ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
CAGLIARI-MILANO LINATE e viceversa (1)	
CAGLIARI-ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
OLBIA-MILANO LINATE e viceversa (1)	MERIDIANA
OLBIA-ROMA FIUMICINO e viceversa (1)	
<i>SICILIA</i>	
LAMPEDUSA-CATANIA e viceversa (2)	ALITALIA-S.A.I.
LAMPEDUSA-PALERMO e viceversa (2)	
PANTELLERIA-PALERMO e viceversa (2)	
PANTELLERIA-TRAPANI e viceversa (2)	
<i>TOSCANA</i>	
ELBA MARINA DI CAMPO-FIRENZE e viceversa (3)	SILVER AIR
ELBA MARINA DI CAMPO-PISA e viceversa (3)	
ELBA MARINA DI CAMPO e ROMA FIUMICINO e viceversa (3)	

Dal 9 novembre 2017 la rotta da e per Alghero con Roma Fiumicino è esercita dal vettore BLUE AIR.

Dal 26 ottobre 2017 le rotte da e per Elba Marina di Campo con Pisa, Milano Linate e Roma Fiumicino non sono più esercite in O.S.P.

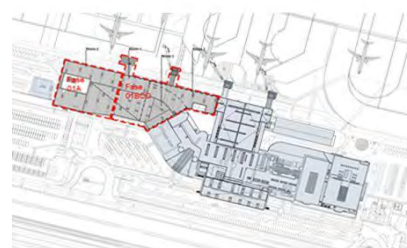
- (1) O.S.P. imposti con Decreto Ministeriale numero 61 del 21 febbraio 2013 (Gazzetta Ufficiale numero 61 del 13 marzo 2013 - Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea Serie C104 del 10 aprile 2013), modificato con Decreto Ministeriale numero 133 del 2 aprile 2013 (Gazzetta Ufficiale numero 95 del 23 aprile 2013).
- (2) O.S.P. imposti con Decreto Ministeriale numero 5 del 15 gennaio 2014 (Gazzetta Ufficiale numero 34 dell'11 febbraio 2014 - Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie C42 del 13 febbraio 2014).
- (3) O.S.P. imposti con Decreto Ministeriale numero 328 del 6 settembre 2013 (Gazzetta Ufficiale numero 232 del 3 ottobre 2013 - Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea serie C329 del 13 novembre 2013), modificato con Decreto Ministeriale numero 26 del 29 gennaio 2014 (Gazzetta Ufficiale numero 41 del 19 febbraio 2014).

Traffico commerciale complessivo
2° semestre anno 2017

Aeroporto	Movimenti	% var. anno prec.	Passeggeri	% var. anno prec.	TRANSITI	% var. anno prec.	Cargo T.	% var. anno prec.
ALGHERO	5.397	0,3	764.190	3,0	1.400	-39,6	4	-19,0
ANCONA	3.490	-16,1	260.714	-5,8	2.062	236,9	3.254	7,5
BARI	18.874	6,4	2.541.346	9,1	7.831	127,2	847	-5,2
BERGAMO	44.568	8,5	6.448.935	10,0	2.246	35,6	64.420	6,4
BOLOGNA	34.994	2,3	4.360.712	6,9	5.266	-8,1	21.099	14,1
BOLZANO	72	28,6	3.078	9,1	-	-	-	-
BRESCIA	1.491	5,0	4.029	-53,3	-	-	11.461	198,9
BRINDISI	8.570	-2,1	1.273.466	1,1	2.696	10,7	4	-5,1
CAGLIARI	18.296	6,2	2.398.049	11,8	1.800	24,1	1.509	4,6
CATANIA	35.847	10,4	4.975.215	13,6	4.040	-11,3	3.463	8,6
COMISO	1.514	-1,2	233.943	0,3	185	-24,2	-	-100,0
CUNEO	420	-17,8	62.212	-7,8	1.838	-24,9	-	-
ELBA	506	-11,8	6.294	-0,4	-	-	-	-
FIRENZE	15.134	-1,5	1.403.896	3,6	113	927,3	33	2,3
FOGGIA	2	0,0	70	-	-	-	-	-100,0
GENOVA	6.782	0,1	673.346	-1,4	966	22,6	69	-26,6
GROSSETO	48	100,0	4.796	100,0	-	-	-	-
LAMEZIA TERME	9.544	-0,5	1.421.502	1,9	5.506	-2,4	492	-11,4
LAMPEDUSA	2.536	9,7	187.698	13,0	-	-	10	21,1
MILANO LINATE	48.946	-2,2	4.903.949	-2,6	474	-72,2	6.291	-19,1
MILANO MALPENSA	91.810	7,5	11.844.254	13,5	70.450	34,8	291.439	2,4
NAPOLI	37.668	27,0	4.973.721	31,5	8.084	41,5	4.373	4,2
OLBIA	15.047	4,3	1.877.364	8,2	2.280	-27,8	119	8,4
PALERMO	24.115	7,4	3.221.460	10,6	9.786	42,4	172	-12,8
PANTELLERIA	1.878	2,4	101.014	9,9	-	-	15	-7,6
PARMA	565	-24,5	80.951	-22,5	471	135,5	-	-
PERUGIA	948	-8,0	132.184	6,5	14	-	-	-
PESCARA	2.961	32,2	355.769	24,5	518	105,6	3	-38,4
PISA	19.898	1,8	2.821.089	3,1	1.754	-32,7	5.132	-1,8
REGGIO CALABRIA	1.726	-21,9	198.062	-22,5	-	-100,0	9	-55,0
RIMINI	1.217	-7,7	190.837	17,2	553	-66,5	4	-9,3
ROMA CIAMPINO	17.653	9,5	2.943.320	12,4	-	-	8.804	13,0
ROMA FIUMICINO	153.196	-5,1	21.699.442	-3,2	64.859	-21,0	101.861	18,0
SALERNO	136	11,5	2.882	5,1	-	-	-	-
TARANTO	196	120,2	-	-100,0	-	-	3.079	20,0
TORINO	19.769	1,6	2.067.794	3,9	1.654	-26,9	199	-80,3
TRAPANI	4.305	-20,4	626.043	-21,9	183	-80,4	14	-4,6
TREVISO	9.186	12,6	1.546.561	12,8	510	52,2	-	-100,0
TRIESTE	4.182	-4,2	413.485	8,4	87	-78,9	92	297,0
VENEZIA	45.864	1,5	5.699.889	8,5	5.298	18,1	26.335	5,2
VERONA	14.763	5,2	1.716.176	9,2	9.170	-36,3	149	7,1
TOTALE	724.114	2,7%	94.439.737	5,9%	212.094	0,6%	554.758	7,3%

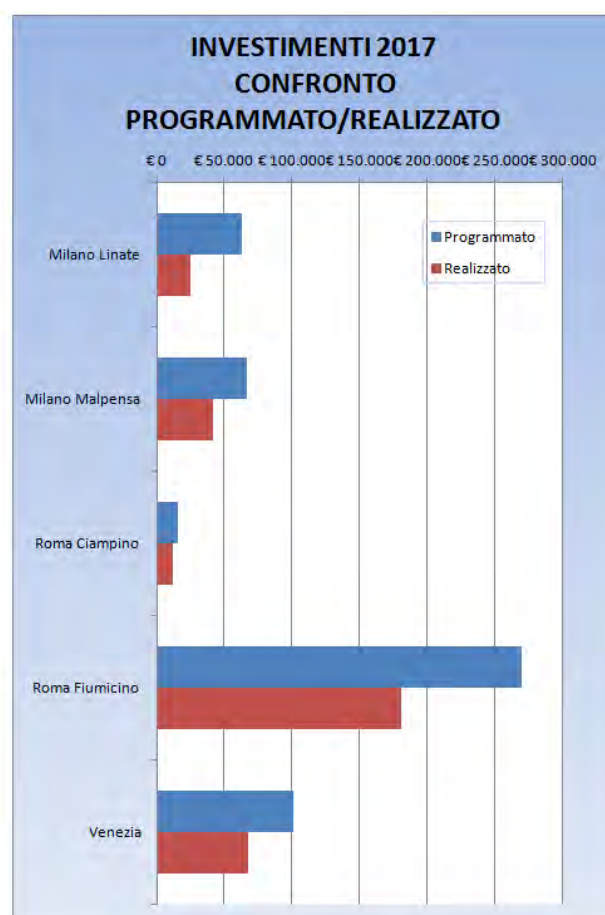
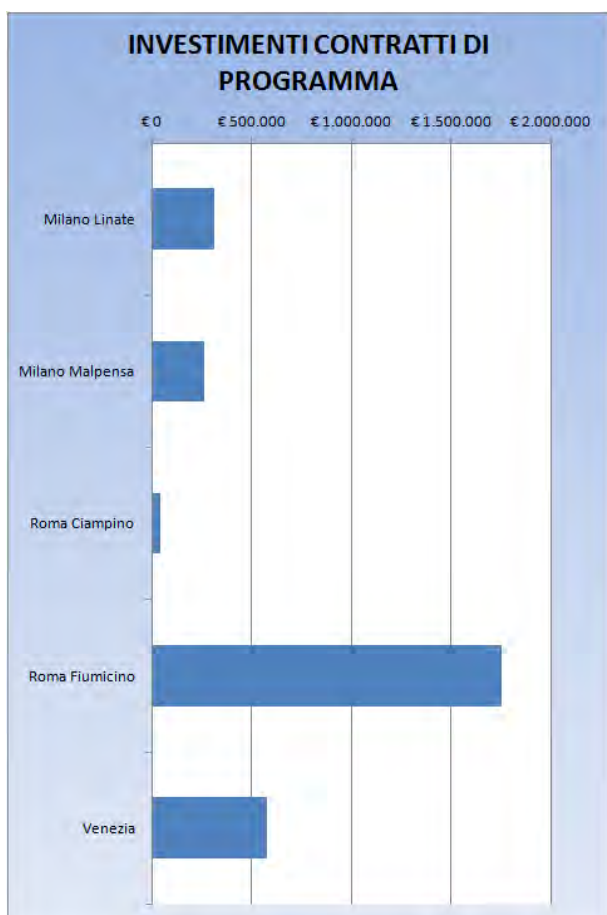
STATO DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI PER GLI AEROPORTI NAZIONALI

ANNO 2017



- AEROPORTI CON CONTRATTI DI PROGRAMMA IN DEROGA (TABELLA 7)

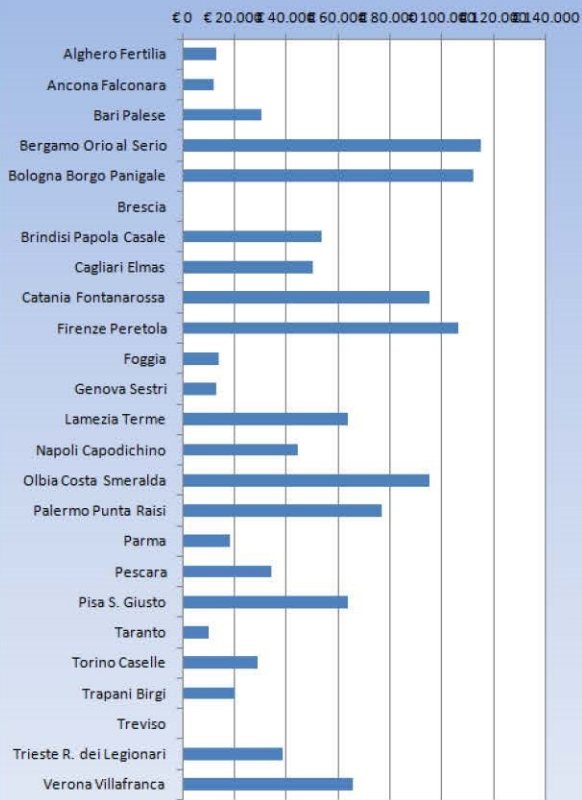
AEROPORTO	PIANO DEGLI INVESTIMENTI	IMPORTO TOTALE INVESTIMENTI (MIGLIAIA €)	INVESTIMENTI 2017 PROGRAMMATO (MIGLIAIA €)	CONSUNTIVO INVESTIMENTI 2017 REALIZZATO (MIGLIAIA €)
Milano Linate	2016-2020	€ 316.624	€ 62.630	€ 25.213
Milano Malpensa	2016-2020	€ 265.709	€ 67.124	€ 41.561
Roma Ciampino	2017-2021	€ 41.057	€ 15.989	€ 12.076
Roma Fiumicino	2017-2021	€ 1.754.082	€ 269.726	€ 180.488
Venezia	2017-2021	€ 574.685	€ 101.329	€ 67.289
TOTALE		€ 2.952.157	€ 516.798	€ 326.627



- **AEROPORTI CON CONTRATTI DI PROGRAMMA ORDINARIO (STIPULATO O DA STIPULARE)
AI SENSI DEL D.L. 133/2014 CONVERTITO DALLA L. 164/2014 (TABELLA 8)**

AEROPORTO	PIANO DEGLI INVESTIMENTI	IMPORTO TOTALE INVESTIMENTI (MIGLIAIA €)	INVESTIMENTI 2017 PROGRAMMATO (MIGLIAIA €)	CONSUNTIVO INVESTIMENTI 2017 REALIZZATO (MIGLIAIA €)
Alghero Fertilia	2016-2019	€ 12.955	€ 2.810	€ 1.434
Ancona Falconara	2015-2018	€ 12.180	€ 2.315	€ 97
Bari Palese	2016-2019	€ 30.630	€ 7.354	€ 5.690
Bergamo Orio al Serio	2017-2020	€ 115.204	€ 16.026	€ 15.688
Bologna Borgo Panigale	2016-2019	€ 112.405	€ 27.278	€ 15.752
Brescia	Non dotato di P.I.		€ 0	€ 572
Brindisi Papola Casale	2016-2019	€ 53.587	€ 15.961	€ 5.047
Cagliari Elmas	2016-2019	€ 50.494	€ 12.880	€ 14.856
Catania Fontanarossa	2017-2020	€ 95.151	€ 30.266	€ 9.015
Firenze Peretola	2015-2018	€ 106.404	€ 5.430	€ 10.123
Foggia	2016-2019	€ 13.861	€ 154	€ 15
Genova Sestri	2016-2019	€ 12.900	€ 2.300	€ 3.772
Lamezia Terme	2016-2019	€ 63.921	€ 16.500	€ 1.184
Napoli Capodichino	2016-2019	€ 44.280	€ 12.000	€ 18.645
Olbia Costa Smeralda	2015-2018	€ 95.372	€ 29.189	€ 3.205
Palermo Punta Raisi	2016-2019	€ 76.968	€ 22.801	€ 21.356
Parma	2018-2021	€ 18.500	€ 0	€ 0
Pescara	2017-2020	€ 34.230	€ 7.855	€ 4.313
Pisa S. Giusto	2015-2018	€ 63.665	€ 10.455	€ 5.196
Taranto	2016-2019	€ 10.059	€ 158	€ 921
Torino Caselle	2016-2019	€ 29.109	€ 7.120	€ 6.402
Trapani Birgi	2016-2019	€ 20.515	€ 4.645	€ 163
Treviso	Non dotato di P.I.	€ 0	€ 0	€ 4.176
Trieste R. dei Legionari	2016-2019	€ 38.909	€ 13.955	€ 12.624
Verona Villafranca	2016-2019	€ 65.670	€ 11.240	€ 4.241
TOTALE		€ 1.176.970	€ 258.691	€ 164.485

INVESTIMENTI CONTRATTI DI PROGRAMMA



INVESTIMENTI 2017 CONFRONTO PROGRAMMATO/REALIZZATO

