

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. LXXI
n. 1

RELAZIONE

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

(Secondo semestre 2012)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUPI)

—————
Comunicata alla Presidenza il 19 luglio 2013
—————

INDICE

1 - Premessa	<i>Pag.</i>	5
2 - Disposizioni normative	»	5
3 - Accordi di traffico	»	5
4 - Il contesto europeo: Accordi Orizzontali e Accordi Globali	»	8
5 - Oneri di servizio pubblico	»	9
6 - Bande orarie negli aeroporti - <i>Slot</i>	»	12
7 - Assistenza a terra negli aeroporti - <i>Handling</i>	»	13
8 - <i>Noise</i>	»	14
9 - Dati di traffico	»	14
10- Allegati	»	17

1. Premessa.

L'articolo 1, comma 4, della Legge 18 giugno 1998, numero 194 – Interventi nel settore dei trasporti, concernente l'andamento del processo di liberalizzazione e di privatizzazione del mercato del trasporto aereo, dispone che il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, riferisca ogni sei mesi al Parlamento in merito all'andamento del predetto processo.

Si forniscono, pertanto, i prescritti elementi informativi, attinenti al secondo semestre 2012.

2. Disposizioni normative.

Attuazione della normativa nazionale di recepimento della Direttiva 2009/12/CE

Nelle more dell'operatività dell'Autorità Indipendente di Regolazione dei Trasporti, prevista dalla normativa nazionale di recepimento della Direttiva 12/2009/CE – Decreto Legge 24 gennaio 2012, numero 1, convertito in Legge 24 marzo 2012, numero 27, articolo 36, comma 1 (d'ora in poi "Decreto Liberalizzazioni") – l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, nel corso del secondo semestre della trascorsa annualità, ha portato a termine le procedure istruttorie avviate ai sensi dell'articolo 17, comma 34-bis, della Legge 102 del 2009, che si sono concluse con la sottoscrizione dei Contratti di Programma "in deroga" con i Gestori Aeroportuali *Aeroporti di Roma* e *SAVE* di Venezia.

Più nel dettaglio, il Contratto di Programma fra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e la Società per Azioni *Aeroporti di Roma*, stipulato dalle parti in data 25 ottobre 2012, è stato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 dicembre 2012, con avviso pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana numero 301 in data 21 dicembre 2012.

Il Contratto di Programma fra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e la Società per Azioni *SAVE*, stipulato dalle parti in data 26 ottobre 2012, è stato invece approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 28 dicembre 2012, con avviso pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana numero 303 in data 31 dicembre 2012.

3. Accordi di traffico.

Servizi di trasporto all'interno dell'Unione Europea e negli Stati EFTA – Associazione europea di libero scambio.

I collegamenti aerei all'interno dell'Unione Europea – da tempo liberalizzati – sono attualmente disciplinati dal Regolamento (CE) numero 1008/2008, mentre quelli verso destinazioni esterne alla stessa Unione sono regolati da accordi aerei bilaterali tradizionali o da accordi aerei globali dell'Unione Europea.

Il processo di liberalizzazione si estende oltre i ventisette Stati membri dell'Unione Europea, includendo – in virtù dell'Accordo SEE sullo Spazio Economico Europeo – anche Islanda, Principato del Liechtenstein e Regno di Norvegia, mentre i rapporti aeronautici tra l'Unione Europea e i

ventisette Stati membri, da un lato, e la Confederazione Svizzera, dall'altro, sono basati su uno specifico accordo che prevede la piena liberalizzazione dei servizi tra tale Confederazione e gli Stati membri, fatta eccezione per il cabotaggio, rinviato ad una fase successiva.

In merito a tale aspetto, giova evidenziare che l'Italia, anticipando il processo di liberalizzazione, ha ritenuto di concedere l'autorizzazione ad una compagnia svizzera, al fine di svolgere alcuni servizi in cabotaggio su rotte interne, non servite da vettori nazionali.

Sempre in una prospettiva di apertura dei mercati, è continuata l'azione atta a dare applicazione provvisoria in via amministrativa all'Accordo ECAA, l'accordo multilaterale sullo Spazio Aereo Comune Europeo, non ancora entrato in vigore, in quanto il processo di ratifica non è stato completato da parte di due Stati membri. In particolare, a tale fine, nel dicembre 2012, si è preso parte ad un incontro tenutosi tra i Paesi firmatari dell'Accordo e la Commissione Europea e sono stati così riavviati i contatti con Repubblica di Albania, con Bosnia ed Erzegovina, Repubblica del Montenegro e Repubblica di Croazia, che non avevano dato seguito alle ripetute richieste di attuazione dell'accordo da parte italiana. Si evidenzia che l'Accordo ECAA è stato stipulato allo scopo di istituire uno Spazio Aereo Comune tra gli Stati membri dell'Unione Europea e i Paesi dei Balcani occidentali, che, oltre a quelli sopra richiamati, comprendono anche Repubblica del Kosovo, Repubblica di Macedonia e Repubblica di Serbia, con i quali le relazioni aeronautiche sono state liberalizzate nei termini previsti dall'Accordo ECAA applicato in via amministrativa.

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

Come sopra anticipato, i collegamenti tra l'Italia e i Paesi esterni all'Unione Europea sono regolati da accordi bilaterali.

In attuazione degli indirizzi stabiliti nella Direttiva Ministeriale del 7 luglio 2000, è stata costantemente perseguita una politica di apertura e sviluppo del mercato.

Inoltre, a decorrere dal 2009, il legislatore italiano ha dato un forte impulso all'ampliamento ed alla liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo su rotte esterne all'Unione, con le disposizioni stabilite dall'articolo 19, comma 5-bis della Legge numero 2 del 2009, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge numero 185/2008.

Con tale normativa si è inteso dar vita alla promozione generale di nuovi accordi aerei o alla modifica di quelli vigenti a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo, in collaborazione con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e di concerto con il Ministero degli Affari Esteri. Nelle more della definizione dei predetti accordi, è stato previsto che l'Ente, su richiesta di vettori di Paesi terzi, conceda autorizzazioni temporanee con validità pari ad almeno diciotto mesi, per lo svolgimento di servizi in deroga alle intese vigenti e senza obbligo di reciprocità.

Pertanto, in relazione all'aggiornamento degli accordi ed al fine di ampliare le intese vigenti, o di stipulare nuovi accordi, è stata avviata una procedura di richiesta di apertura dei negoziati, nei confronti dei Paesi esterni all'Unione Europea, di seguito evidenziati:

Repubblica Democratica Popolare di Algeria, Repubblica dell'Angola, Regno Arabo Saudita, Repubblica Argentina, Repubblica di Armenia, Repubblica dell'Azerbaijan, Regno del Bahrein,

Repubblica Popolare del Bangladesh, Barbados, Repubblica di Bielorussia, Repubblica Federale del Brasile, Bosnia ed Erzegovina, Repubblica di Capo Verde, Repubblica Popolare Cinese, Repubblica di Corea, Repubblica di Croazia, Repubblica di Cuba, Repubblica dell'Ecuador, Repubblica Araba d'Egitto, Emirati Arabi Uniti, Repubblica delle Filippine, Gambia, Repubblica Georgiana, Giamaica, Impero del Giappone, Regno Hascemita di Giordania, Regione Amministrativa Speciale di Hong Kong della Repubblica Popolare Cinese, Repubblica dell'India, Repubblica d'Iraq, Stato d'Israele, Repubblica del Kazakistan, Repubblica del Kenya, Repubblica del Kosovo, Stato del Kuwait, Stato della Libia, Repubblica di Macedonia, Stati Uniti Messicani, Repubblica di Moldavia, Repubblica del Montenegro, Repubblica del Mozambico, Repubblica del Nicaragua, Repubblica Federale della Nigeria, Repubblica Islamica del Pakistan, Repubblica di Panamá, Qatar, Federazione Russa, Repubblica del Senegal, Repubblica di Serbia, Singapore, Repubblica Araba di Siria, Sri Lanka (Ceylon), Repubblica del Sudafrica, Taiwan - Repubblica di Cina, Repubblica del Tagikistan, Repubblica Unita di Tanzania, Regno di Thailandia, Repubblica Tunisina, Repubblica di Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Repubblica Bolivariana del Venezuela e Repubblica Socialista del Vietnam.

I negoziati – per via epistolare o diretta – si sono conclusi con i seguenti Paesi, con alcuni dei quali si sono avute più fasi di sviluppo delle relazioni aeronautiche:

Repubblica Democratica Popolare di Algeria, Regno Arabo Saudita (due accordi), Regno del Bahrein, Repubblica Federale del Brasile (due accordi), Repubblica Popolare Cinese (due accordi), Repubblica di Corea, Repubblica di Croazia (due fasi previste dall'ECAA), Repubblica di Cuba, Emirati Arabi Uniti (tre accordi), Repubblica Federale Democratica d'Etiopia, Impero del Giappone (tre accordi), Repubblica Georgiana, Regno Hashemita di Giordania, Regione Amministrativa Speciale di Hong Kong della Repubblica Popolare Cinese, Repubblica dell'India, Repubblica d'Iraq, Stato di Israele, Repubblica del Kosovo, Stato del Kuwait, Repubblica di Macedonia, Stati Uniti Messicani, Repubblica di Moldavia, Repubblica di Panamá, Qatar (due accordi), Federazione Russa (due intese provvisorie ed un accordo), Singapore, Sri Lanka (Ceylon), Taiwan – Repubblica di Cina, Ucraina (due accordi) e Repubblica Socialista del Vietnam (due accordi).

Di tali negoziati, si sono conclusi positivamente, nel corso del secondo semestre 2012, quelli con il Regno Arabo Saudita, gli Stati Uniti Messicani e la Repubblica Democratica Popolare di Algeria.

Sono in corso di svolgimento le procedure per la definizione di nuove intese con vari Stati, ai quali sono state inviate proposte di ampliamento, che al momento non risultano riscontrate dalla controparte ovvero lo sono state con una controproposta attualmente in fase di valutazione. In alcuni casi le intese avviate hanno condotto alla fissazione di procedure negoziali dirette programmate per l'anno 2013.

In particolare, nel secondo semestre 2012, il confronto negoziale è stato attivo con Repubblica Argentina, Repubblica dell'Azerbaijan, Barbados, Repubblica di Corea, Ecuador, Repubblica Araba d'Egitto, Emirati Arabi Uniti, Repubblica del Nicaragua, Repubblica d'Iraq, Repubblica del Senegal, Turkmenistan, Repubblica di Turchia, Sri Lanka (Ceylon) ed Ucraina (Terzo Accordo).

Nel complesso, di seguito, sono riportati in sintesi i risultati ottenuti a decorrere dal 2009.

- Ampliamento del *plafond* di frequenze passeggeri e cargo, attraverso l'istituzione di circa 375 servizi settimanali addizionali per parte, la liberalizzazione sia dei servizi con la Repubblica di Croazia – anche Quinta Libertà in Europa – e la Repubblica del Kosovo, la Repubblica di Serbia e

la Repubblica di Macedonia – in Terza e Quarta Libertà –, sia dei servizi cargo tra Italia e Repubblica dell'India, nonché la liberalizzazione delle relazioni fra l'Italia e la città di Dammam nel Regno Arabo Saudita;

- Ampliamento del numero di scali operabili, attraverso l'istituzione di oltre 28 scali addizionali per parte e la completa liberalizzazione degli scali con Repubblica di Croazia, Repubblica di Macedonia, Repubblica di Serbia, Repubblica del Kosovo e Repubblica di Moldavia;
- Liberalizzazioni dei vettori designabili, ciò che è avvenuto in concreto con la facoltà di designazione dei vettori tra l'Italia e dodici Paesi esterni all'Unione Europea;
- Estensione ai vettori comunitari della possibilità di operare dall'Italia, introducendo le clausole di designazione comunitaria in 14 accordi che in precedenza viceversa non le contemplavano.

Dal punto di vista operativo, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha inoltre posto in essere una politica di riscontro positivo alle richieste di vettori extracomunitari che hanno manifestato il loro interesse ad operare su Malpensa e su altri scali nazionali in deroga agli accordi vigenti.

In particolare, dall'entrata in vigore della sopra richiamata Legge numero 2 del 2009, sono stati in totale autorizzati – nelle stagioni di traffico IATA di seguito indicate – numerosi collegamenti in aggiunta a quelli di norma previsti negli accordi in vigore:

WINTER 2012-2013:	91 servizi settimanali (*).
SUMMER 2012:	67 servizi settimanali (*).
WINTER 2011-2012:	138 servizi settimanali.
SUMMER 2011:	138 servizi settimanali.
WINTER 2010-2011:	105 servizi settimanali.
SUMMER 2010:	43 servizi settimanali.
WINTER 2009-2010:	16 servizi settimanali.
SUMMER 2009:	11 servizi settimanali.
WINTER 2008-2009:	11 servizi settimanali.

(*) *La riduzione dei servizi rispetto alle precedenti stagioni di traffico IATA è dovuta all'intervenuta conclusione di vari accordi aerei, tra i quali quello con la Federazione Russa, le cui Compagnie aeree avevano ampiamente fatto ricorso alla Legge numero due del 2009.*

4. Il contesto europeo: Accordi Orizzontali e Accordi Globali

Nel secondo semestre 2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo e l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile hanno, come di consueto,

garantito la partecipazione italiana con propri rappresentanti a numerose riunioni presso il Consiglio dell'Unione Europea e presso la Commissione Europea a Bruxelles.

In particolare il 20 e 21 settembre sono state riaperte a Bruxelles le consultazioni relative all'Accordo Globale fra l'Unione Europea e l'Ucraina, mentre per i due Accordi già parafati – ovvero siglati in via provvisoria dai negoziatori – con la Repubblica Federale del Brasile e con lo Stato di Israele non si registrano novità e si attende ancora che le controparti procedano alla firma degli stessi. Anche il rispetto da parte della Federazione Russa degli *Agreed Principles* per l'abolizione graduale delle tasse di sorvolo delle rotte transiberiane risulta a tutt'oggi un impegno non mantenuto.

Si sottolinea, inoltre, l'entrata in vigore dell'accordo orizzontale con gli Stati Uniti Messicani e la firma di quello con lo Sri Lanka (Ceylon).

Relativamente alle riunioni dei Comitati Congiunti previsti dagli Accordi Globali, il 18 settembre si è svolto a Tbilisi quello tra l'Unione Europea e la Repubblica Georgiana, mentre il 23 ottobre si è tenuto a Bruxelles l'incontro tra l'Unione Europea ed il Canada e il trenta novembre ha avuto luogo a Ginevra quello tra l'Unione Europea e la Confederazione Svizzera.

L'attività più impegnativa e di maggior rilevanza si è registrata nell'ultimo trimestre del 2012 nell'ambito del Gruppo Aviazione presso il Consiglio dell'Unione Europea. Il 27 settembre è stata presentata la Comunicazione della Commissione Europea al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo ed al Comitato delle Regioni su *“La politica estera dell'Unione Europea in materia di aviazione – Affrontare le sfide future”*.

Partendo dalle Conclusioni del Consiglio del ventotto giugno 2005, si è inteso registrare i progressi raggiunti, fare il punto sulle sfide attuali e rivedere il quadro politico di riferimento. La Comunicazione della Commissione Europea è stata rielaborata dagli esperti in materia con l'obiettivo di mantenere un'industria aeronautica competitiva nel rispetto dei principi europei di concorrenza aperta e leale, migliorando le relazioni estere con i Paesi terzi. Tale attività si è concretizzata nelle Conclusioni del Consiglio sulla politica delle relazioni estere dell'Unione Europea, adottate il 20 dicembre 2012.

5. Oneri di servizio pubblico

Regione Trentino-Alto Adige.

Nelle more della nuova imposizione sul collegamento Bolzano–Roma Fiumicino e viceversa, e su richiesta del Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano e del Commissariato di Governo per la Provincia medesima, ci si è adoperati per una proroga del servizio onerato in essere, in scadenza il 30 novembre.

Contestualmente, avendo il Presidente della Provincia segnalato un mutamento nelle esigenze di mercato relativamente agli aeromobili per operare il collegamento in discorso, è stata fornita delega nei confronti del medesimo al fine di indire e presiedere una nuova Conferenza di servizi, poi tenutasi il ventidue novembre.

Successivamente, nel mese di dicembre, è iniziata la stesura del Decreto relativo alla nuova imposizione, poi sottoscritto in data 8 gennaio 2013.

Regione Calabria.**Aeroporto di Crotona.**

È stata fornita delega nei confronti del Presidente della Regione, al fine di indire e presiedere una nuova Conferenza di servizi, finalizzata a rideterminare i contenuti del regime onerato relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra l'aeroporto di Crotona ed i principali scali nazionali.

La Conferenza di cui sopra si è poi tenuta il 20 dicembre.

Regione Toscana.**Isola d'Elba.**

Si è fornita la delega in favore del Presidente della Regione Toscana, al fine di indire una nuova Conferenza di servizi per garantire la continuità territoriale dell'Isola d'Elba.

La Conferenza si è poi tenuta il giorno undici dicembre, a Firenze.

Regione Sardegna.

Il 27 luglio si è partecipato alla riunione di insediamento della Conferenza di servizi convocata per la ridefinizione dei contenuti degli oneri di servizio sulle rotte sarde.

Si è poi partecipato il 23 ottobre ad una nuova seduta della succitata Conferenza, in cui si è raggiunta una sostanziale intesa in merito ai nuovi oneri che decorreranno a partire dalla *Stagione Winter 2013* ed è emerso l'orientamento di abrogare il Decreto Ministeriale numero 413 del 29 novembre 2011 ed i successivi decreti di posticipo della decorrenza degli oneri, al fine di mantenere fino al 27 ottobre 2013 l'efficacia del precedente Decreto Ministeriale numero 103 del 5 agosto 2008 e garantire così il regolare prosieguo della continuità territoriale.

Si è pertanto proceduto in tal senso, redigendo il Decreto Ministeriale numero 376 del 25 ottobre 2012.

Contestualmente, la Regione, in data 26 ottobre 2012, ha pubblicato un avviso che ha consentito ai vettori la possibilità di accettare le rotte previste dal Decreto Ministeriale numero 103 del 2008 (CT1) e dal Decreto Ministeriale numero 36 del 2005 (CT2).

Si riporta di seguito l'elenco di tali accettazioni:

Rotte storiche (CT1) – Decreto Ministeriale n. 103 del 2008.

Alghero - Milano Linate e viceversa:	accettata da <i>Meridiana Fly</i> ;
Alghero - Roma Fiumicino e viceversa:	accettata da <i>Alitalia-CAI</i> ;
Cagliari - Milano Linate e viceversa:	accettata da <i>Alitalia-CAI</i> e <i>Meridiana Fly</i> ;
Cagliari - Roma Fiumicino e viceversa:	accettata da <i>Alitalia-CAI</i> e <i>Meridiana Fly</i> ;
Olbia - Milano Linate e viceversa:	accettata da <i>Meridiana Fly</i> ;

Olbia – Roma Fiumicino e viceversa: accettata da *Meridiana Fly*.

Continuità minore (CT2) – Decreto Ministeriale numero trentasei del 2005.

Alghero – Bologna e viceversa: accettata da *Meridiana Fly*;

Alghero – Torino e viceversa: accettata da *Meridiana Fly*;

Cagliari – Bologna e viceversa: accettata da *Meridiana Fly*;

Cagliari – Firenze e viceversa: non accettata;

Cagliari – Napoli e viceversa: accettata da *Meridiana Fly*;

Cagliari – Palermo e viceversa: non accettata;

Cagliari – Torino e viceversa: accettata da *Meridiana Fly*;

Cagliari – Verona e viceversa: accettata da *Meridiana Fly*;

Olbia – Bologna e viceversa: accettata da *Meridiana Fly*;

Olbia – Verona e viceversa: accettata da *Meridiana Fly*.

Si è poi partecipato il 28 novembre ad una nuova seduta della Conferenza di servizi di cui sopra.

Regione Sicilia.

Nei giorni 3 e 18 luglio si è partecipato a due sessioni di una nuova Conferenza di servizi per i collegamenti con le Isole di Lampedusa e Pantelleria.

Si sono poi affrontate le problematiche connesse a difficoltà nel reperimento dei fondi per la copertura finanziaria della nuova continuità territoriale che decorrerà dal 1° giugno 2013 fino al 31 maggio 2016.

Su tali problematiche si è anche convocata per il giorno 3 ottobre una riunione con rappresentanti dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e della Regione.

Si è poi deciso di richiedere alle Compagnie Aeree, che avevano partecipato alla manifestazione di interesse in precedenza avviata, la disponibilità a produrre una offerta economica più conveniente per l'Amministrazione, rispetto a quella del vettore Meridiana, fatto salvo l'accertamento del possesso di tutti i requisiti tecnico-economici richiesti nel Decreto impositivo e nel Bando di gara, per il periodo dal 28 ottobre 2012 al 31 maggio 2013. In seguito, stante la indisponibilità da parte di Meridiana a continuare ad operare i collegamenti in questione, si sono affidati i medesimi alla Compagnia Aerea Darwin Airline, che aveva comunicato il proprio interessamento e presentato un operativo sufficientemente rispondente ai requisiti richiesti.

Regione Valle d'Aosta.

Si è informata la Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea sullo stato di avanzamento del procedimento per sottoporre ad oneri di servizio pubblico il collegamento Aosta-Roma Fiumicino e viceversa, prendendo contatti anche con la Regione.

Si sono poi predisposti gli schemi del nuovo Decreto di imposizione e del relativo Bando di gara, sollecitando la Regione medesima ad emanare la delibera necessaria all'incremento dei fondi, propedeutica alla emanazione dei citati provvedimenti.

6. Bande orarie negli aeroporti – Slot.

Nel secondo semestre del 2012 sono iniziati, presso il Consiglio dell'Unione Europea ed il Parlamento Europeo, i lavori relativi alla proposta della Commissione di revisione del Regolamento (CEE) 95/93 – successivamente modificato dal Regolamento (CE) 793/2004 –, concernente norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti della Comunità.

Si è partecipato attivamente all'attività di revisione del Regolamento sopra citato.

La proposta della Commissione verte principalmente sui punti di seguito elencati.

- o Introduzione di un mercato secondario degli *slot*, in aggiunta alle facilitazioni concesse in favore dei cosiddetti vettori *new entrant* nell'ottenimento delle bande orarie.
- o Rafforzamento dell'indipendenza del Coordinatore e miglioramento del processo di assegnazione delle bande orarie.
- o Integrazione del processo di allocazione degli *slot* con il progetto di Cielo Unico Europeo.
- o Modifica della cosiddetta *regola dell'80/20* – che verrebbe portata a 85/15 –, ai fini del riconoscimento della storicità degli *slot*, della definizione di “*serie di slot*” – la lunghezza di detta serie verrebbe incrementata dagli attuali 5 a 15 *slot* nella stagione estiva ed a 10 in quella invernale – e della previsione di una penalizzazione per il tardivo rilascio delle bande orarie non utilizzate.

Il testo licenziato dalla Presidenza del Consiglio dell'Unione Europea – successivamente esaminato nei lavori del Parlamento Europeo –, in merito ai punti sopra menzionati, ha, tuttavia, modificato sostanzialmente la proposta della Commissione di modifica del vigente Regolamento.

In particolare, in merito alla modifica della cosiddetta “*regola dell'80/20*”, ai fini del riconoscimento della cosiddetta storicità degli *slot*, è stato deciso di mantenere invariato il rapporto sopra indicato.

Analogamente, la lunghezza della serie di *slot* è rimasta invariata.

Allo stato attuale, comunque, i lavori di revisione del Regolamento non si sono ancora conclusi.

Per quanto concerne l'argomento delle bande orarie, occorre segnalare l'intervento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, tesa alla modifica della posizione detenuta dalla compagnia *Alitalia-CAI* sulla rotta Roma Fiumicino– Milano Linate.

Alitalia-CAI ha presentato ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio contro la decisione dell'Autorità Garante, chiedendo l'annullamento del provvedimento con il quale l'Antitrust ha imposto alla compagnia di liberare *slot* sulla rotta Milano Linate-Roma Fiumicino entro il 28 ottobre 2012.

I giudici amministrativi hanno respinto il ricorso di *Alitalia*, con dispositivo n. 8521 del 16 ottobre scorso.

Il 25 ottobre 2012 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha reso noto l'esito della procedura di valutazione comparativa delle offerte pervenute da parte di altri vettori, effettuata dalla Società *Nexia International-Audirevi*, cui l'Antitrust aveva affidato il mandato di *monitoring trustee*.

Le richieste avrebbero dovuto contenere l'impegno da parte dei vettori ad operare sulla rotta Milano Linate - Roma Fiumicino per almeno 6 stagioni IATA consecutive a partire dalla stagione *Winter 2012/2013*. Sarebbero stati considerati requisiti preferenziali la solidità finanziaria, la completa indipendenza societaria e commerciale dalla Compagnia Aerea *Alitalia-CAI*, il numero complessivo degli *slot* richiesti, nonché la affidabilità dei *Business Plan* specificamente redatti.

Tra le offerte pervenute da parte di 5 vettori, tutti indipendenti da *Alitalia-CAI*, *EasyJet* è risultata la Compagnia più idonea a garantire una effettiva libera concorrenza sulla rotta in questione.

In considerazione del piano operativo presentato da *EasyJet*, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha quindi disposto che, già nel corso della stagione IATA *Winter 2012/2013*, *Alitalia-CAI* rinunci alla titolarità di sette *slot* – quantità richiesta dalla società assegnataria – presso l'aeroporto di Milano Linate.

Il gruppo *Alitalia-CAI*, nel mese di novembre 2012, ha impugnato davanti al Consiglio di Stato la sentenza, negativa per il vettore, del Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio.

La sentenza del Consiglio di Stato, emessa a gennaio 2013, ha tuttavia confermato la decisione del Tribunale Amministrativo laziale.

Gli *slot* in questione riguardano le prime ore del mattino, una fascia oraria molto richiesta da parte di chi intende trascorrere una sola giornata di lavoro a Roma o a Milano.

7. Assistenza a terra negli aeroporti – Handling.

Nel corso del secondo semestre del 2012, il testo del nuovo Regolamento comunitario destinato ad abrogare la Direttiva 96/67/CE, in precedenza concordato nel Consiglio dell'Unione Europea – Formazione *Trasporti, telecomunicazioni ed energia*, è stato portato all'attenzione del Parlamento Europeo e della Commissione per i Trasporti ed il Turismo presso lo stesso Parlamento, che non lo hanno però condiviso.

La proposta di regolamento è stata pertanto rimandata alla citata Commissione per un supplemento di valutazione.

Se ne evidenziano in ogni caso gli obiettivi:

- garantire che le compagnie aeree abbiano una più vasta scelta di soluzioni per i servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell'Unione Europea;
- armonizzare e chiarire le condizioni amministrative nazionali per l'ingresso nel mercato – riconoscimento di idoneità;
- garantire parità di condizioni tra le società che offrono servizi di assistenza a terra nell'ambito di regimi di regolamentazione diversi;
- migliorare la gestione delle infrastrutture centralizzate;
- migliorare il coordinamento tra i prestatori di servizi di assistenza a terra – operatori aeroportuali con funzione di coordinatori di terra nella rete dei trasporti aerei dell'Unione Europea secondo il sistema *gate-to-gate*.

8. Noise.

Il testo di Regolamento, che andrà a sostituire la Direttiva CE 2002/30, deliberato dal Consiglio dell'Unione Europea nel primo semestre 2012, è stato valutato in prima lettura dal Parlamento Europeo che ha formulato le proprie osservazioni. Si presume che nel primo semestre 2013 l'iter previsto si completerà con l'approvazione.

Il Regolamento in questione provvederà a definire le modalità operative per l'applicazione del cosiddetto "*Approccio Equilibrato*", metodologia elaborata dall'ICAO per arrivare a definire, in modo oggettivo e quale *extrema ratio*, la necessità di imporre restrizioni operative sugli aeroporti comunitari aventi un numero di movimenti superiore ai 50.000 annui.

Pur non determinando una vera e propria liberalizzazione, il nuovo Regolamento contribuirà a standardizzare i comportamenti degli Stati membri, costituendo la base sulla quale poter definire la capacità ambientale dell'aeroporto.

Tale impostazione è condivisa dal nostro Paese, ove si riscontra una sempre maggiore conflittualità tra le Società di Gestione Aeroportuale e gli abitanti dei rispettivi territori limitrofi, per i connaturati problemi di inquinamento acustico ed ambientale.

9. Dati di traffico.

Nel corso del 2012 il traffico registrato negli aeroporti italiani si è attestato sul numero di 146.884.178 passeggeri, con una contrazione del traffico pari all'1,3 % rispetto al 2011.

Il traffico totale dei movimenti degli aeromobili, pari a 1.514.876 movimenti, si è ridotto nel 2012 del 4,5 %.

La tendenza negativa si è riscontrata anche nel settore cargo. Nell'anno 2012 vi è stata, infatti, una contrazione del 4,9 % di merce trasportata rispetto al 2011, con un tonnellaggio pari a 894.112.

Di seguito, si pongono in evidenza alcuni dati riguardanti gli aeroporti dei sistemi aeroportuali di Roma e Milano.

Lo scalo di Roma Fiumicino ha registrato un numero di passeggeri (36.980.911), che ha determinato una flessione pari all'1,8 % rispetto al 2011. Anche per il trasporto cargo (143.244 tonnellate) si è registrata una diminuzione, pari in questo caso al 5,7 %.

Lo scalo di Roma Ciampino, mantenendo il limite massimo di 100 movimenti commerciali al giorno quale capacità allocabile, ha presentato un traffico di 4.497.376 passeggeri, con una contrazione pari al 5,9 %. Il trasporto cargo (16.943 tonnellate) ha evidenziato una diminuzione ancora più marcata, pari al 10,1 %.

Lo scalo di Milano Malpensa ha registrato una contrazione del 4% nel traffico passeggeri, attestandosi a 18.537.301, ed una diminuzione dell'8% nel trasporto merci, scendendo a quota 414.317 tonnellate.

Lo scalo di Milano Linate ha invece evidenziato, rispetto all'anno precedente, una crescita dell'1,1 %, sia per il traffico passeggeri – con un volume annuo di 9.229.890 – sia per il traffico merci con 19.807 tonnellate.

Lo scalo di Bergamo Orio al Serio, infine, ha registrato, rispetto all'anno precedente, una crescita del 5,6 % attestandosi a quota 8.890.720 per il traffico passeggeri e del 4% per il traffico merci attestandosi a quota 117.005 tonnellate.

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE 2

Ing. Fabrizio Rossi



IL CAPO DIPARTIMENTO

Ing. Amedeo Fumero



10. Allegati

- Allegato 1 - Rotte esercite in Oneri di Servizio Pubblico sul territorio italiano al trentuno dicembre 2012;
- Allegato 2 - Traffico passeggeri (Gennaio - Dicembre 2012);
- Allegato 3 - Movimenti aeromobili (Gennaio - Dicembre 2012);
- Allegato 4 - Movimenti cargo (Gennaio - Dicembre 2012).

Allegato n. 1

ROTTESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE al 31.12.2012	
REGIONE	COMPAGNIA
SARDEGNA	
ALGHERO - BOLOGNA e.v.v. (1)	MERIDIANFLY
ALGHERO - TORINO e.v.v. (1)	
CAGLIARI - BOLOGNA e.v.v. (1)	
CAGLIARI - NAPOLI e.v.v. (1)	
CAGLIARI - TORINO e.v.v. (1)	
CAGLIARI - VERONA e.v.v. (1)	
OLBIA - BOLOGNA e.v.v. (1)	
OLBIA - VERONA e.v.v. (1)	
ALGHERO - MILANO LIN e.v.v. (2)	
OLBIA - MILANO LIN e.v.v. (2)	
OLBIA - ROMA FCO e.v.v. (2)	
ALGHERO - ROMA FCO e.v.v. (2)	
CAGLIARI - MILANO LIN e.v.v. (2)	ALITALIA - C.A.I. e MERIDIANFLY
CAGLIARI - ROMA FCO e.v.v. (2)	
SICILIA	
LAMPEDUSA - CATANIA e.v.v. (3)	DARWIN AIRLINE
LAMPEDUSA - PALERMO e.v.v. (3)	
PANTELLERIA - PALERMO e.v.v. (3)	
PANTELLERIA - TRAPANI e.v.v. (3)	
CALABRIA	
REGGIO CALABRIA - TORINO e.v.v.	ALITALIA - C.A.I.

(1) OSP imposti con D.M. n. 36 del 29.12.2005 (GURI n. 8 dell'11.01.2006 e GUUE serie C 93 del 21.04.2006)

(2) OSP imposti con D.M. n. 103 del 5.08.2008 (GURI n. 199 del 26.08.2008 e GUUE serie C 232 del

(3) OSP imposti con D.M. n. 2 del 9.01.2009 (GURI n. 22 del 28.01.2009 e GUUE serie C 47 del 26.02.2009 rettificata da GUUE n. C 50 del 3.03.2009)

(4) OSP imposti con D.M. n. 108 del 23.03.2011 (GURI n. 91 del 20.04.2011 e GUUE serie C 141 del 12.05.2011)

XVII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Allegato n. 2

PASSEGGERI (Gennaio-Dicembre, 2012)													
N.	Aeroporto	Nazionali	%	Internazionali	%	Transito	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale	TOTALE	%	%
1	Alghero	993.629	-2,9	518.705	6,4	5.503	164,8	1.517.837	0,3	1.033	1.518.870	0,3	2,4
2	Ancona	175.996	1,1	377.355	-10,8	5.534	16,6	558.885	-7,1	5.691	564.576	-7,5	-34,4
3	Bari	2.733.289	0,3	1.028.295	4,4	14.931	24,8	3.776.515	1,5	3.597	3.780.112	1,5	-12,8
4	Bergamo	2.737.053	6,2	6.139.772	5,3	11.632	85,3	8.888.457	5,6	2.263	8.890.720	5,6	-24,2
5	Bologna	1.703.821	0,0	4.176.168	1,6	71.463	16,2	5.951.252	1,3	7.396	5.958.648	1,2	-23,5
6	Bolzano	36.739	-37,5	89	-79,3		-100,0	36.828	-37,9	8.500	45.328	-33,9	-8,2
7	Brescia	361	-65,1	17.994	-32,7	616	-70,2	18.971	-36,4	3.698	22.669	-32,9	-6,8
8	Brindisi	1.758.338	2,5	333.529	-0,0	5.726	-7,5	2.097.593	2,0	3.452	2.101.045	2,1	37,3
9	Cagliari	2.880.453	-1,0	690.833	-10,6	14.979	24,4	3.586.265	-2,9	5.755	3.592.020	-2,9	15,1
10	Catania	4.832.559	-11,3	1.374.103	3,9	36.007	96,1	6.242.669	-8,1	4.219	6.246.888	-8,1	-5,4
11	Crotone	149.565	23,3	4.287	993,6			153.668	26,3	582	154.250	25,5	-51,5
12	Cuneo	73.780	10,1	158.836	2,9	1.514	14,0	234.130	5,1	1.983	236.113	4,8	-24,5
13	Firenze	354.380	-13,6	1.486.398	0,2	11,4	235,3	1.840.892	-2,8	11.727	1.852.619	-2,8	-9,2
14	Foggia	6.433	-89,5		-		-100,0	6.433	-89,5	1.111	7.544	-87,9	-2,7
15	Forlì	1.412	-97,0	259.483	-12,3	120	-92,2	261.015	-24,4	924	261.939	-24,4	-22,4
16	Genova	806.085	-6,1	563.250	5,3	3.855	22,3	1.373.190	-1,7	8.503	1.381.693	-1,8	-14,7
17	Grosseto	386		3.324	-21,9			3.710	-12,9	672	4.382	-13,1	-14,6
18	Lamezia T.	1.822.505	-1,4	377.561	-15,3	7.349	7,8	2.207.415	-4,0	967	2.208.382	-4,0	2,0
19	Milano LIN	5.331.031	-4,3	3.844.588	10,1	1.378	-33,7	9.176.997	1,2	52.893	9.229.890	1,1	-18,2
20	Milano MXP	3.549.557	-8,7	14.779.648	-2,8	193.555	-5,3	18.522.760	-4,0	14.541	18.537.301	-4,0	24,2
21	Napoli	2.944.038	-4,8	2.813.841	6,8	33.480	18,7	5.791.359	0,6	10.477	5.801.836	0,6	-14,6
22	Ostia	1.159.310	-3,5	700.930	12,4	5.985	-76,5	1.866.205	0,8	21.435	1.887.640	0,7	-9,9
23	Palermo	3.707.354	-10,9	674.647	8,6	23.358	-1,3	4.605.359	-7,7	3.174	4.608.533	-7,7	-20,0
24	Parma	140.065	-40,1	55.541	-18,8	421	103,4	176.027	-34,6	1.780	177.807	-34,4	-19,3
25	Perugia	53.057	8,7	142.773	16,9	1.027	124,7	196.857	14,9	5.069	201.926	15,0	19,7
26	Pescara	244.453	6,7	314.701	-0,7	676	4,0	559.830	2,4	3.357	563.187	2,4	-2,5
27	Pisa	1.335.616	2,0	3.155.173	-1,7	6.631	-30,6	4.487.420	-0,7	7.495	4.494.915	-0,7	-1,4
28	Reggio Cal.	569.286	11,3		100,0			569.286	1,9	2.408	571.694	1,9	-9,7

XVII LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

29	Rimini	161.794	-29,4	622.881	-8,9	7.551	174,7	792.226	-13,5	3.646	-22,6	795.872	-13,6
30	Roma CIA	1.004.042	3,7	3.456.590	-8,4		-100,0	4.460.632	-5,9	36.744	-9,1	4.497.376	-5,9
31	Roma FCO	11.815.150	-8,8	24.925.722	2,0	239.285	-3,0	36.980.157	-1,8	754	57,7	36.980.911	-1,8
32	Siena	1.051	1,6	516	-50,2	87	93,3	1.654	-21,8	2.091	-23,9	3.745	-23,0
33	Torino	2.096.120	-8,4	1.411.368	-0,1	7.637	97,0	3.515.125	-5,1	6.722	3,4	3.521.847	-5,1
34	Trapani	1.110.532	21,0	465.937	-15,4	778	-18,7	1.577.247	7,3	1.506	99,5	1.578.753	7,4
35	Treviso	485.816	128,7	1.839.311	113,3	2.939	3.818,7	2.328.066	116,6	5.692	98,1	2.333.758	116,6
36	Trieste - Ronchi del L	524.471	5,4	352.522	-1,1	2.262	54,0	879.255	2,7	2.891	-23,6	882.146	2,6
37	Venezia	1.814.065	-13,2	6.344.617	-1,8	16.807	74,4	8.175.489	-4,5	12.966	-39,3	8.188.455	-4,6
38	Verona	1.044.362	-20,0	2.107.716	3,1	39.782	33,5	3.191.860	-5,5	6.928	1,6	3.198.788	-5,5
	Totali	60.127.754	-5,2	85.719.004	1,7	762.962	-0,5	146.609.536	-1,3	274.642	-11,3	146.884.178	-1,3

Fonte: Assaeroporti

XVII LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Allegato n. 3

MOVIMENTI (Gennaio-Dicembre 2012)											
N.	Aeroporto	Nazionali	%	Internaz.	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale		TOTALE	%
1	Alghero	9.666	-2,3	3.958	7,0	13.624	0,3	672	-19,6	14.296	-0,9
2	Ancona	3.706	6,1	5.837	-10,4	9.543	-4,6	5.285	-11,7	14.828	-7,3
3	Bari	23.092	-1,3	9.694	-0,1	32.786	-1,0	3.422	-9,3	36.208	-1,8
4	Bergamo	21.109	-0,7	51.317	6,5	72.426	4,3	1.794	-13,8	74.220	3,8
5	Bologna	17.990	-5,1	45.334	0,4	63.324	-1,2	4.205	-17,0	67.529	-2,3
6	Bolzano	2.211	-14,5	60	11,1	2.271	-14,0	10.048	-19,5	12.319	-18,5
7	Brescia	3.631	-2,0	337	-34,1	3.968	-5,9	5.725	0,1	9.693	-2,5
8	Brindisi	13.195	-0,1	2.564	-3,1	15.759	-0,6	1.933	30,0	17.692	2,0
9	Cagliari	25.871	-4,2	5.961	-10,1	31.832	-5,4	4.545	-14,8	36.377	-6,7
10	Catania	40.948	-13,0	11.822	3,9	52.770	-9,7	1.947	-5,4	54.717	-9,5
11	Crotone	2.386	-5,2	54	350,0	2.460	-2,7	225	-67,1	2.685	-16,4
12	Cuneo	1.586	-19,2	1.409	-2,1	2.995	-12,0	2.303	-24,1	5.298	-17,7
13	Firenze	3.631	-10,9	21.520	0,0	25.151	-1,7	6.618	-13,4	31.769	-4,4
14	Foggia	1.540	-54,5		-	1.540	-54,8	885	-26,3	2.425	-47,3
15	Forlì	43	-94,4	1.959	-18,9	2.002	-37,0	1.201	-19,4	3.203	-31,4
16	Genova	9.031	-4,1	8.508	4,0	17.539	-0,3	6.877	-8,9	24.416	-2,9
17	Grosseto	272		678	-37,3	950	-12,2	782	-16,2	1.732	-14,0
18	Lamezia T.	14.952	-1,7	2.876	-18,4	17.828	-4,8	912	9,4	18.740	-4,2
19	Milano LIN	56.557	-0,3	39.629	4,7	96.186	1,7	24.277	-14,6	120.463	-2,0
20	Milano MXP	30.536	-16,5	140.211	-6,7	170.747	-8,6	4.145	2,1	174.892	-8,4
21	Napoli	32.619	-3,2	21.536	0,8	54.155	-1,6	6.958	-11,0	61.113	-2,8
22	Olbia	11.545	-8,1	6.019	5,0	17.564	-4,0	10.368	-14,0	27.932	-8,0
23	Palermo	34.046	-14,6	7.120	5,2	41.166	-11,8	1.759	-20,6	42.925	-12,2
24	Parma	1.858	-49,9	865	-13,1	2.723	-42,1	4.296	-19,2	7.019	-30,0
25	Perugia	704	-18,9	1.238	31,0	1.942	7,1	2.229	-13,4	4.171	-4,9
26	Pescara	2.935	16,6	2.599	7,2	5.534	12,0	2.750	-4,7	8.284	5,8
27	Pisa	12.051	3,5	25.305	-3,6	37.356	-1,4	3.838	1,4	41.194	-1,2
28	Reggio Cal.	5.382	-1,3		-	5.382	-6,5	2.851	-12,1	8.233	-8,5
29	Rimini	2.833	-18,8	4.771	-16,0	7.604	-17,1	2.159	-19,6	9.763	-17,7
30	Roma CIA	7.507	5,9	24.324	-9,0	31.831	-5,9	15.197	-10,5	47.028	-7,4
31	Roma FCO	118.748	-8,1	190.553	-2,3	309.301	-4,6	418	129,7	309.719	-4,5
32	Siena	319	-2,4	258	-4,4	577	-3,4	1.915	-24,9	2.492	-20,8
33	Torino	21.716	-5,3	20.227	-2,4	41.943	-3,9	9.830	-9,8	51.773	-5,1
34	Trapani	9.487	10,0	3.312	-19,6	12.799	0,5	640	33,6	13.439	1,7
35	Treviso	3.167	111,3	13.607	107,6	16.774	108,3	3.505	71,6	20.279	100,9
36	Trieste - Ronchi dei L.	6.639	6,7	4.669	-2,1	11.308	2,9	4.454	-20,2	15.762	-4,9
37	Venezia	19.830	-2,6	59.058	1,6	78.888	0,5	5.345	-38,1	84.233	-3,3
38	Verona	10.173	-20,3	22.569	4,6	32.742	-4,6	3.273	-4,9	36.015	-4,6
	Totali	583.512	-6,5	761.758	-0,9	1.345.290	-3,4	169.586	12,6	1.514.876	-4,5

Fonte: Assaeroporti

XVII LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Allegato n. 4

CARGO (Gennaio-Dicembre 2012)											
N.	Aeroporto	Merci Avio	%	Merci Superficie	%	Totale Merci	%	Posta	%	TOTALE	%
1	Alghero	1.636	3,6			1.636	3,6		-	1.637	3,6
2	Ancona	6.072	-3,5			6.072	-3,5	792	12,7	6.864	-1,9
3	Bari	230	14,4			230	14,4	1.769	-8,3	1.999	-6,2
4	Bergamo	116.733	4,0	272	-11,1	117.005	4,0			117.005	4,0
5	Bologna	28.887	-8,4	10.069	-10,3	38.957	-8,9	1.686	62,4	40.645	-7,2
6	Bolzano										
7	Brescia	2.718	38,7	10.983	0,8	13.701	6,6	27.045	-0,9	40.746	1,5
8	Brindisi	62	-17,3			62	-17,3	5		67	-10,7
9	Cagliari	1.640	0,6			1.640	0,6	1.412	-4,9	3.052	-2,0
10	Catania	7.423	-9,5	31	3000,0	7.454	-9,1	450	-41,1	7.904	-11,8
11	Crotone										
12	Cuneo										
13	Firenze	136	-22,7	223	-28,3	358	-26,0			358	-26,0
14	Foggia										
15	Forlì	2	-99,6			2	-99,6			2	-99,6
16	Genova	408	-9,5	3.021	7,6	3.429	5,3			3.430	5,3
17	Grosseto										
18	Lamezia T.	108	4,9			108	4,9	1.590	-4,8	1.698	-4,3
19	Milano LIN	15.514	-2,1			15.514	-2,1	4.293	14,8	19.807	1,1
20	Milano MXP	405.858	-7,8			405.858	-7,8	6.459	-17,0	414.317	-8,0
21	Napoli	1.370	32,5	1.832	-4,8	3.202	8,3	2.079	4,3	5.282	6,8
22	Olbia	136	-33,0			136	-33,0			136	-33,0
23	Palermo	1.054	41,5			1.054	41,5	1.313	6,6	2.367	19,7
24	Parma		-100,0				-100,0				-
25	Perugia										100,0
26	Pescara	23	1.050,0			23	1.050,0	1.196	0,0	1.221	1,8
27	Pisa	6.719	0,9	541	-21,6	7.260	-1,2	117	-12,0	7.377	-1,4
28	Reggio Cal.	114	-13,0			114	-13,0			114	-13,0
29	Rimini	643	-3,7			643	-3,7	100	-16,0	745	-5,2
30	Roma CIA	16.943	-10,1			16.943	-10,1			16.943	-10,1
31	Roma FCO	135.846	-4,9			135.846	-4,9	7.398	-18,1	143.244	-5,7
32	Siena										
33	Torino	689	-27,1	9.851	37,0	10.542	29,6	1		10.543	29,6
34	Trapani	38	216,7			38	192,3			38	192,3
35	Treviso	53	-93,9			53	-93,9			53	-93,9
36	Trieste - Ronchi dei L.	153	-25,0	486	3,0	639	-5,5			639	-5,5
37	Venezia	33.079	1,4	7.775	-15,4	40.857	-2,3	31	-63,5	40.887	-2,4
38	Verona	175	-47,0	4.817	-4,6	4.992	-7,2		-	4.992	-7,2
	Totali	784.462	-5,2	49.901	-0,3	834.368	-4,9	59.738	-4,6	894.112	-4,9

