

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. LXXI
n. 6

RELAZIONE

SULL'ANDAMENTO DEL PROCESSO DI LIBERALIZZA-
ZIONE E DI PRIVATIZZAZIONE DEL TRASPORTO AEREO

(Primo semestre 2015)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(DELRIO)

—————
Comunicata alla Presidenza il 29 agosto 2016
—————

PAGINA BIANCA



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

Divisione 3

RELAZIONE SEMESTRALE AL PARLAMENTO SULL'ANDAMENTO DEL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE E PRIVATIZZAZIONE DEL TRASPORTO AEREO

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

- PRIMO SEMESTRE 2015 -

Sommario:

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

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 3*

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 di intervento nel campo del trasporto aereo ed, in particolare, sul processo di liberalizzazione e di privatizzazione del relativo mercato. Il comma 4 del medesimo articolo prevede, in merito all'andamento di tale processo, che il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, ora Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ne riferisca gli esiti in Parlamento, con cadenza semestrale.

Si forniscono, pertanto, in tale ottica, i prescritti elementi informativi attinenti al primo semestre dell'anno 2015.

2. Disposizioni normative.

Predisposizione di uno schema di Contratto di Programma, ai sensi del Decreto Legge numero 133 del 12 settembre 2014, convertito con modificazioni dalla Legge numero 164 del 11 novembre 2014.

Il Decreto Legge numero 133 del 2014, all'articolo 1, comma 11, dispone come segue: "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 delle Infrastrutture e dei Trasporti da adottarsi entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni, i Contratti di Programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale... (omissis)".

Conformemente a quanto sopra disposto, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, in previsione della sottoscrizione dei Contratti di Programma con i gestori aeroportuali, ha predisposto uno schema tipo di Contratto di Programma.

Come noto, il nuovo schema contempla esclusivamente le materie afferenti il Piano degli Investimenti, le previsioni di traffico, il Piano della Qualità e il Piano della Tutela Ambientale, in quanto l'Ente, secondo la norma sopra richiamata, riveste il ruolo di Amministrazione competente in via esclusiva per la valutazione e approvazione dei soprarichiamati atti.

Detto schema è stato condiviso con l'Associazione dei gestori aeroportuali - Assaeroporti, che ha formalizzato all'Ente alcune osservazioni e proposte di modifica. A seguito di una attenta valutazione, l'Ente ha accolto alcune delle richieste presentate dai predetti gestori.

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 3*

Si segnala che il nuovo schema di contratto prevede l'obbligo per tali gestori di presentare il Piano Economico-Finanziario (PEF), corredato da una esaustiva relazione esplicativa sulle componenti economiche e patrimoniali che lo costituiscono, quale strumento necessario per consentire all'Ente di verificare la sostenibilità del Piano quadriennale degli interventi e della connessa attività di gestione aeroportuale per il periodo di vigenza contrattuale.

L'altra sezione del contratto rivista e integrata è quella che riguarda l'applicazione delle penali nel caso in cui l'Ente accerti un inadempimento da parte della Società di gestione concernente gli obblighi riportati nel contratto stesso.

3. Accordi di traffico.

*Servizi di trasporto all'interno dell'Unione Europea e negli Stati EFTA -
Associazione Europea di Libero Scambio.*

Anche nel semestre a riferimento è da registrare il prosieguo, in ambito europeo, del processo di liberalizzazione del trasporto aereo, di cui al presente referto.

A tal fine, sono oggetto di approfondimento talune tematiche, ad opera sia dei singoli Stati membri che della Commissione Europea, argomenti peraltro già affrontati in tema di regolazione economica.

Si fa particolare riferimento alle questioni della equa competitività del mercato e della clausola di controllo effettivo dell'assetto azionario delle Compagnie aeree. Tale ultimo aspetto è stato oggetto di attenzione specifica da parte della stessa Commissione, con riguardo alle vicende societarie del vettore Alitalia e alla costituzione della nuova società per azioni Alitalia SAI da parte di Alitalia CAI e Etihad Airways. Come è noto, il 14 novembre 2014, la Commissione ha autorizzato, ai sensi del Regolamento CE numero 139/2004 relativo al controllo sulle concentrazioni tra imprese, la proposta di acquisizione del controllo comune di Alitalia SAI da parte delle su richiamate Alitalia CAI e Etihad Airways, subordinando l'autorizzazione all'impegno assunto da entrambe di liberare alcune bande orarie – cosiddetti "slot" a favore di nuovi operatori sulla rotta Fiumicino – Belgrado. La Decisione della Commissione, assunta in base all'articolo 6, paragrafo 1 lettera b) e paragrafo 2 del predetto Regolamento, si è manifestata in termini positivi per quanto riguarda l'aspetto strettamente concorrenziale.

Si segnala, in linea generale, che la partecipazione di Società di Stati terzi nel capitale di vettori europei è, in questo ultimo periodo, un fenomeno in espansione.

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 3*

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

Come ormai noto, a partire dall'anno 2009, lo Stato italiano va perseguendo una politica volta sia alla graduale liberalizzazione dei collegamenti aerei tra il nostro Paese ed altri Paesi esterni all'Unione Europea, sia, più in generale, allo sviluppo del mercato stesso del trasporto aereo. Rispetto a tali Stati extraeuropei, si è inteso sia implementare relazioni bilaterali per il tramite della negoziazione di nuove intese o l'aggiornamento di quelle esistenti, sia fornire concreta applicazione a specifiche disposizioni di legge, tese a favorire l'incremento di servizi aerei da e per lo Stato italiano, con l'obiettivo di migliorare gli scambi economici e commerciali. Tale processo di liberalizzazione è stato avviato con le disposizioni di cui all'articolo 19, comma 5 bis, del Decreto Legge numero 185 del 29 novembre 2008, come convertito e modificato dalla Legge numero 2 del 28 gennaio 2009, e poi confermato dalle statuizioni dell'articolo 28, comma 8 bis, del già menzionato Decreto Legge numero 133/2014. Con siffatta ultima norma, si è non solo confermata la tendenza volta alla promozione di nuovi Accordi bilaterali nel campo del trasporto aereo, ma è stato altresì previsto che l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, previo nulla osta di questo Dicastero, possa rilasciare ai vettori che ne facciano richiesta autorizzazioni temporanee, incluse quelle per voli in Quinta Libertà, relative al trasporto sia di passeggeri che di merci, con validità non inferiore a diciotto mesi eventualmente rinnovabili.

Si segnala, in particolare, che nel corso del semestre preso a riferimento si sono conclusi negoziati con gli Emirati Arabi Uniti, la Repubblica Popolare Cinese, la Repubblica delle Seychelles e la Repubblica Unita di Tanzania, che hanno condotto alla stipula di accordi finalizzati ad ampliare le possibilità di svolgimento dei corrispettivi servizi aerei.

Si è poi perseguita una politica di riscontro positivo alle richieste di quei vettori extraunionali che hanno manifestato interesse ad operare, oltre che su Milano Malpensa, su altri aeroporti nazionali, in deroga agli Accordi vigenti, quali, nello specifico, gli scali di Bologna Borgo Panigale, Napoli Capodichino e Venezia Tessera.

Si è altresì provveduto a fornire provvisoria applicazione in via amministrativa agli Accordi Globali stipulati dalla Unione Europea con diversi Stati extraunionali; ciò, pur in assenza del completamento dell'iter di ratifica, che peraltro, in relazione alle diverse procedure in vigore nei vari Stati membri, presenta profili di complessità. A tal proposito, si evidenzia che, a decorrere dalla sottoscrizione, intervenuta nel mese di giugno 2013, dell'Accordo fra la stessa Unione e lo Stato di Israele, è stata data tempestiva attuazione in via amministrativa alla nuova intesa, avviando in tal senso una procedura di selezione pubblica per l'affidamento dei cosiddetti "diritti scarsi" aperta a tutti i vettori unionali, da attivare nelle Stagioni IATA "Inverno 2015/2016" e "Estate 2016".

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 3*

Si ritiene, infine, opportuno richiamare l'attenzione in merito alla attuazione della Decisione della Corte di Giustizia della Unione Europea numero C-628/11, in materia di svolgimento di servizi aerei non di linea – cosiddetti “voli charter”, decisione il cui contenuto si riproduce testualmente:

“L'articolo 18 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, che sancisce il principio generale del divieto di discriminazioni fondate sulla nazionalità, è applicabile ad una fattispecie come quella oggetto del procedimento in esame, 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”.

“L'articolo 18 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea deve essere interpretata nel senso che esso osta ad un normativo 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 esercizio rilasciato 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 richiesto ai vettori aerei titolari di una licenza di esercizio rilasciato 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 rilasciato 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 corso del semestre a riferimento sono state intraprese numerose iniziative nel settore delle Relazioni Esterne

In particolare, in data 28 e 29 gennaio 2015, si è tenuto a Washington il sedicesimo Comitato Congiunto fra Unione Europea e Stati Uniti di America, i cui lavori hanno riguardato i seguenti argomenti:

- Passenger Name Record – PNR, ovvero i dati del codice di prenotazione, sulla base delle informazioni personali fornite dai passeggeri, che vengono raccolte e conservate dai vettori aerei. Si tratta di dati circa il nome del passeggero, la data del viaggio, l'itinerario, il posto assegnato, i bagagli, i dati di contatto e le modalità di pagamento. Tale questione è stata inserita in agenda per il terzo Comitato consecutivo, ma la definizione dei termini di utilizzo è ancora in corso a livello europeo, dove si intende garantire la tutela della sensibilità di tali dati, assicurandone al contempo una maggiore sicurezza;
- Revisione del Regolamento (CE) numero 868/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio 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 paesi non membri

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 3*

della Unione Europea. Tale revisione è sospesa fino alla seconda metà dell'anno 2015, quando verrà con ogni probabilità inserita nel cosiddetto "Pacchetto Aviazione" della Commissione Europea. Anche l'Organizzazione Internazionale della Aviazione Civile – ICAO si sta occupando delle tematiche attinenti alla concorrenza e ambo le parti auspicano la promozione di iniziative volte alla regolazione economica della materia;

- Regolamento (CE) numero 261/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) numero 295/91. La parte statunitense auspica una finalizzazione della revisione di tale provvedimento comunitario entro ristretti margini temporali, lamentando l'eccessivo aggravio dei costi sui vettori nelle ipotesi di compensazioni pecuniarie per negato imbarco, di cui all'articolo 4 del richiamato regolamento, e la disciplina della cosiddetta "no-show policy" (ovvero la mancata presentazione all'imbarco da parte di passeggeri rinunciatari), ritenuta dalla medesima parte statunitense come una ingerenza extraterritoriale rispetto a quanto risulterebbe sul punto nell'Accordo fra Unione Europea e Stati Uniti di America;
- "Wet lease": con tale termine, si intende un contratto di noleggio, comprensivo sia dell'aeromobile che del relativo equipaggio, in virtù del quale l'impiego del medesimo aeromobile avviene in accordo alle specifiche del Certificato di Operatore aereo – COA del locatore, o noleggiatore. Sul punto sono in atto approfonditi studi per ricercare una soluzione soddisfacente alla richiesta statunitense di derogare ai limiti e alle condizioni fissati in materia dall'articolo 13 del Regolamento comunitario numero 1008 del 2008. L'ipotesi percorribile appare essere quella della stipula di un "side agreement", ovvero un contratto collaterale. Le posizioni fra le controparti avevano comunque già trovato un primo punto di convergenza dopo la sottoscrizione in data 22 marzo 2007, a Bruxelles, del cosiddetto Accordo "Open Skies", poi entrato in vigore già a decorrere dalla Stagione Winter 2007/2008, accordo che, come suggerisce la stessa denominazione, ha come scopo ultimo la progressiva liberalizzazione dei collegamenti aerei fra Unione Europea e Stati Uniti di America;
- In materia ambientale, la FAA ("Federal Aviation Administration", è l'agenzia del Dipartimento dei Trasporti statunitense incaricata di regolare e sovrintendere a ogni aspetto riguardante l'aviazione civile) considera un risultato rilevante lo stato di avanzamento delle proposte su uno schema riguardante il "basket of Global Market-Based Measures" dell'ICAO (una serie di azioni, per migliorare la comprensione e la quantificazione dell'impatto ambientale, e di provvedimenti, per attenuare tale impatto e fornire assistenza agli Stati nell'affrontare la questione delle emissioni di Co2 nel trasporto aereo internazionale). La stessa FAA, tuttavia, sottolinea l'importanza di un accordo globale sul cambiamento climatico: l'Assemblea Generale dell'ICAO prevista per il 2016 potrebbe costituire la sede adatta per un intervento che coinvolga tutti gli Stati membri;
- "Security" (tale termine identifica il complesso di misure e risorse volte a prevenire e contrastare gli atti di interferenza illecita nei confronti del sistema Aviazione civile): il meccanismo di collaborazione tra le Parti in questo settore

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 3*

può essere ritenuto eccellente, a conferma del comune impegno a tutela della sicurezza transatlantica;

- Proprietà sostanziale dei vettori europei: sulla questione di che trattasi, secondo informazioni della Commissione Europea, sono in corso indagini allo stato non concluse; sembra probabile che il su richiamato "Pacchetto Aviazione" intenderà rivedere, come auspicato, la politica dell'Unione Europea in tema di proprietà sostanziale e di controllo effettivo delle imprese.

Nelle giornate del 4 e 5 giugno 2015, ad Helsinki nella Repubblica di Finlandia, si è tenuto anche il diciassettesimo Comitato Congiunto su richiamato, i cui argomenti in agenda sono stati sostanzialmente i medesimi sopra indicati a proposito del sedicesimo Comitato Congiunto, con i dovuti approfondimenti alla luce delle novità nel frattempo intervenute. È d'uopo evidenziare, in particolare, la questione inerente alla Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili – IRESA, il cui presupposto fondante è costituito dalle emissioni sonore, prodotte dagli aeromobili civili, sia in fase di decollo sia in fase di atterraggio dai rispettivi aeroporti italiani. Da parte statunitense è stato sovente rilevato che l'imposta italiana in parola non sia conforme al principio ICAO del "balanced approach", quale strumento per salvaguardare i benefici ambientali ottenuti in un determinato aeroporto, tenendo conto del suo sviluppo sostenibile. Sul punto è poi intervenuta una pronuncia della Corte Costituzionale (Sentenza numero 13/2015 del 9 febbraio 2015), a seguito della impugnazione da parte della Regione Lazio dell'articolo 13, comma 15bis del Decreto Legge 23 dicembre 2013, numero 145, convertito, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della Legge 21 febbraio 2014, numero 9 (cosiddetta Legge "Destinazione Italia"). La norma impugnata, confermata invece dalla Corte Costituzionale con il giudizio sopra richiamato, prevede che, al fine di evitare effetti distorsivi della concorrenza tra gli scali aeroportuali e di promuovere l'attrattività del sistema aeroportuale italiano, anche con riferimento agli eventi legati all'EXPO 2015, nella definizione della misura dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili (IRESA), di cui agli articoli 90 e seguenti della legge 21 novembre 2000, numero 342, il valore massimo dei parametri delle misure IRESA non può essere superiore a Euro 0,50. Fermo restando il valore massimo sopra indicato, la determinazione del tributo è rimodulata tenendo conto anche degli ulteriori criteri della distinzione tra voli diurni e notturni e delle peculiarità urbanistiche delle aree geografiche prospicienti i singoli aeroporti. Essendosi dunque definita tale questione, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile continuerà a monitorare la situazione, poiché l'Ente considera che comunque il basso importo dell'imposta in argomento non costituisce né impedimento, né limitazione all'accesso agli aeroporti italiani, nel rispetto del "balanced approach" ICAO, e che la norma non opera discriminazioni tra vettori aerei unionali e statunitensi (fra l'altro, si coglie l'occasione per evidenziare che allo stato risultano essere solo 6 le Regioni che hanno finora istituito l'imposta di che trattasi). Gli Stati Uniti, come innanzi anticipato, ritengono per converso che la imposizione nazionale non sia conforme a tale principio, enunciato dalla Organizzazione Internazionale della Aviazione Civile. Ciò, nonostante da parte italiana siano state fornite esaustive chiarificazioni al riguardo e la Commissione Europea, chiamata in causa dalla controparte americana per non aver intrapreso azioni al riguardo nei confronti

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 3*

dell'Italia, abbia assicurato di non avere rilevato alcun tipo di infrazione nei confronti della normativa comunitaria.

Sono da registrarsi, invece, progressi nella attività del **Gruppo di Lavoro ASEAN** – Associazione delle Nazioni del Sud Est Asiatico (ovvero: Repubblica della Unione della Birmania, Sultanato del Brunei, Regno di Cambogia, Repubblica delle Filippine, Indonesia, Repubblica Democratica Popolare del Laos, Malaysia, Repubblica di Singapore, Regno di Thailandia e Repubblica Socialista del Vietnam). I lavori, tenutisi a Yangon (nella Birmania medesima) l'8 maggio 2015, hanno consentito di individuare alcuni obiettivi comuni:

- il miglioramento delle infrastrutture di Air Traffic Management, intendendosi con ciò i vari sistemi di assistenza ad un aeromobile, dal decollo al transito ed infine al successivo atterraggio nell'aeroporto di destinazione;
- la garanzia di alti standards di sicurezza;
- il rispetto dei principi di lealtà della concorrenza per tutti i vettori che operano da e per l'Unione Europea con gli Stati aderenti alla Associazione ASEAN in parola.

Per quanto riguarda l'aspetto strettamente regolamentare, si sono concordati alcuni punti chiave, quali, oltre alla soprarichiamata tutela della concorrenza leale, anche una convergenza delle rispettive normative in campo aeronautico e l'approfondimento delle questioni in tema di proprietà sostanziale e controllo effettivo delle imprese.

In data 18 e 19 maggio 2015 si è poi tenuto presso la capitale del Qatar, Doha, il terzo incontro del **Dialogo in campo aeronautico con i sei Stati del Gulf Cooperation Council** (Regno dell'Arabia Saudita, Regno del Bahrein, Emirati Arabi Uniti, Stato del Kuwait, Sultanato dell'Oman, Qatar), previsto dalle Conclusioni del Consiglio della Unione Europea adottate in data 20 dicembre 2012. Non può sottacersi un generale contesto di maggiore distensione e spirito collaborativo; pur tuttavia i su richiamati Stati hanno mostrato una certa qual resistenza a perfezionare una clausola di concorrenza leale al di fuori del contesto di un Accordo Globale con l'Unione Europea.

A seguire, in data 27 maggio 2015, presso la capitale moldova Chisinau, si sono svolti i lavori del **Comitato Congiunto fra Unione Europea e la Repubblica di Moldavia**. Nel corso dell'ultimo anno, non sono stati registrati progressi nel recepimento dell'acquis comunitario, cioè dell'insieme dei diritti, degli obblighi giuridici e degli obiettivi politici che accomunano e vincolano gli Stati membri della Unione Europea. Le autorità moldave hanno tuttavia presentato un progetto di Codice della Aviazione, che verrà adottato, nell'ambito di un pacchetto unico, nel corso del corrente anno 2016. Sotto il profilo della sicurezza, poi, la Repubblica di Moldavia è risultata essere parte attiva del progetto di collaborazione fra l'Agenzia per la Sicurezza Aerea Europea—EASA e TRACECA, ovvero **Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia**, un'organizzazione internazionale di cooperazione economica costituita, oltre che dalla Repubblica moldova, da quelle dell'Armenia, dell'Azerbaijan, della Bulgaria, del Kazakistan, del Kirghizistan, del Tagikistan, della Turchia, del Turkmenistan e dell'Uzbekistan, nonché dalla Georgia, dalla Romania, dall'Ucraina e dalla Repubblica Islamica dell'Iran. La Repubblica moldova in argomento ha inoltre provveduto alla

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 3*

“deregistrazione” degli aeromobili non certificati dalla su richiamata EASA. Sussistono invece alcune problematiche in tema di responsabilità della certificazione e della supervisione di sicurezza delle operazioni di volo, nonché dei servizi di “ground handling”, ovvero di assistenza a terra negli aeroporti. In relazione a tale ultimo aspetto, è d’uopo evidenziare che non può essere adottata direttamente nella Repubblica moldova la Direttiva 15 ottobre 1996 numero 96/67/CE del Consiglio, relativa all’accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti dell’Unione Europea. Non è pertanto garantito il principio di concorrenza, operando il gestore aeroportuale in condizioni di monopolio. Analogamente, sarà necessario apportare modifiche al progetto di modernizzazione dell’Aeroporto Internazionale di Chisinau, non rispondente ai profili concessori europei. Da ultimo, deve comunque registrarsi un incremento del volume del traffico aereo fra la Repubblica moldova e il nostro Stato, nonché con la Repubblica d’Austria.

È doveroso, infine, un ultimo cenno per quanto riguarda le riunioni a cadenza periodica del Comitato Speciale e del Forum Consultivo presso la Commissione Europea. Tali incontri hanno avuto luogo a Bruxelles nel corso del semestre a riferimento, esattamente il 14 gennaio, il 5 marzo e il 12 maggio. In tale ambito trovano, come di consueto, evidenza e sviluppo gli interessi e gli obiettivi comuni in tema di trasporto aereo, sia dei singoli Stati membri sia della industria aeronautica, nonché le difficoltà riscontrate nelle relazioni con gli altri Stati extraunionali. Il confronto che ne scaturisce costituisce la base delle decisioni da presentare poi al Consiglio dell’Unione Europea, nonché l’indicazione strategica della Politica RELEX, inerente alle Relazioni Esterne, che dovrà essere successivamente perseguita.

5. Oneri di servizio pubblico.

Regione Calabria.

*Collegamenti Reggio di Calabria – Bologna e viceversa;
Reggio di Calabria – Pisa e viceverso.*

Con Decreto Ministeriale 6 febbraio 2015, numero 43, poi pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 23 marzo 2015, numero 68, sono stati imposti nuovi Oneri di servizio pubblico sui collegamenti innanzi dettagliati, con durata biennale a far data dal primo agosto 2015. Il decreto in questione è stato successivamente inviato, per le comunicazioni di rito, alle Società di gestione degli aeroporti interessati, all’Associazione Italiana dell’Industria Aeronautica IBAR e all’Associazione dei Vettori ASSAEREO.

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 3*

Regione Autonoma della Sardegna.

**Collegamenti storici (CT1) Alghero - Milano Linate e viceversa;
Alghero - Roma Fiumicino e viceversa;
Cagliari - Milano Linate e viceversa;
Cagliari - Roma Fiumicina e viceversa;
Olbia - Milano Linate e viceversa;
Olbia - Roma Fiumicina e viceversa.**

Come è noto, alla Regione sono state trasferite, dal primo gennaio 2010, le funzioni relative alla continuità territoriale, in applicazione dell'articolo 1, commi 837 e 840, della Legge 29 dicembre 2006, numero 296.

Per quanto attiene ai collegamenti da e per Cagliari Elmas con Roma Fiumicino e Milano Linate, si è proceduto alla notifica SANI 2 alla Direzione Generale Trasporti presso la Commissione Europea; tuttavia si è ritenuto di non dare luogo ad una formale concessione, con decreti direttoriali, del servizio aereo in argomento per i seguenti motivi:

- la Direzione Generale Concorrenza presso la Commissione medesima ha subordinato il pronunciamento, in ordine alla compatibilità degli aiuti comunicati con procedura SANI 2, all'esito del caso EU Pilot 5584/13/MOVE, aperto nel frattempo dalla anzidetta Direzione Generale Trasporti e riguardante presunte non conformità degli Oneri di Servizio Pubblico sui collegamenti cosiddetti "CT1" innanzi elencati;
- la Regione Sardegna ha valutato di autorizzare l'avvio dei predetti servizi aerei senza attendere le decisioni in merito della Commissione Europea, come previsto dall'articolo 3 del Regolamento (CE) numero 659/1999 in tema di clausola di sospensione. La compensazione per ciò stesso erogata al vettore Alitalia CAI, aggiudicatario dei collegamenti da e per Cagliari Elmas con Roma Fiumicino e Milano Linate ha assunto la connotazione di "aiuto non compatibile";
- per quanto la anzidetta Direzione Generale Trasporti abbia deciso la archiviazione del sopra richiamato EU Pilot, la Direzione Generale Concorrenza a tutt'oggi non si è ancora pronunciata sulla notifica SANI 2.

Al fine comunque di assicurare l'interesse primario alla continuità territoriale con l'isola sarda, si è ritenuto opportuno, per quanto di spettanza di questo dicastero, non porre ostacoli di sorta alla regolarità del servizio sui collegamenti cagliaritari in parola.

In relazione, poi, ai collegamenti da e per Alghero con Milano Linate e Roma Fiumicino, e da e per Olbia con i medesimi aeroporti di Milano Linate e Roma Fiumicino, con Decreti Direttoriali della Direzione Generale per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo, datati 24 giugno 2015, si è provveduto ad approvare sia l'esito delle gare europee esperite dalla Regione per l'esercizio in via esclusiva dei collegamenti medesimi, sia le rispettive Convenzioni sottoscritte fra la Regione ed i vettori aggiudicatari Meridiana fly, circa i collegamenti da e per Olbia, e Alitalia CAI, quanto ai collegamenti da e per Alghero.

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 3*

**Collegamenti continuità minore (CT2) Cagliari - Bologna e viceversa;
Cagliari - Napoli e viceversa;
Cagliari - Torino e viceversa;
Cagliari - Verona e viceversa;
Olbia - Bologna e viceversa;
Olbia - Verona e viceversa.**

Nel semestre a riferimento (gennaio/giugno 2015), non essendo pervenuta alcuna formale accettazione per l'esercizio dei collegamenti cosiddetti "CT2" sopra elencati, in risposta all'apposito avviso pubblicato il 2 dicembre 2014 dalla Regione Sardegna sul proprio sito Internet, i collegamenti stessi sono risultati eserciti dal vettore Meridiana fly senza esclusiva e senza compensazione finanziaria, a seguito della manifestazione di interesse avanzata dal vettore medesimo in data 16 gennaio 2015. In conseguenza della situazione venutasi a creare, come si avrà modo di evidenziare più diffusamente nel referto che qui si svolge, ma riferito al secondo semestre 2015, la Regione, nel rappresentare che il sopracitato vettore, nonostante i ripetuti richiami, ha operato i collegamenti in questione non conformemente alle prescrizioni del Decreto Ministeriale numero 36 del 2005, ha chiesto formalmente di provvedere all'abrogazione di tale decreto, così da restituire quanto prima i collegamenti "CT2" al libero mercato, ciò che è poi regolarmente avvenuto con il Decreto Ministeriale numero 355 del 23 ottobre 2015, che per l'appunto ha cessato gli effetti dell'anzidetto decreto 36/2005 e successive modifiche ed integrazioni.

Regione Sicilia.

***Collegamenti Lampedusa - Catania e viceversa;
Lampedusa - Palermo e viceversa;
Pantelleria - Palermo e viceversa;
Pantelleria - Trapani e viceversa.***

La Società Alitalia, aggiudicataria della apposita gara svoltasi nel primo semestre del 2014 per l'esercizio del servizio aereo sui collegamenti onerati sopra richiamati, nel corso del semestre a riferimento ha operato gli anzidetti collegamenti.

Regione Toscana.

***Collegamenti Elba - Firenze e viceversa;
Elba - Pisa e viceversa;
Elba - Milano Linate e viceversa.***

La Società di navigazione aerea Silver Air, aggiudicataria della apposita gara svoltasi nel primo semestre del 2014 per l'esercizio del servizio aereo sui collegamenti innanzi elencati, nel semestre in argomento ha operato i collegamenti medesimi. Non sono da segnalare in argomento particolari questioni di sorta.

Provincia Autonoma di Bolzano.

Collegamento Bolzano - Roma Fiumicino e viceversa.

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 5*

La Società di navigazione aerea Darwin Airline, in data 17 dicembre 2014, si era avvalsa del prescritto diritto di recesso, a far data dal 18 giugno 2015, secondo le modalità di cui alla Convenzione sottoscritta con l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile. Nel mese di marzo 2015 si è tenuto un incontro presso la Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti DG MOVE presso la Commissione Europea. A seguito di ciò, avendo preso atto della decisione della Provincia Autonoma di non sollecitare l'avvio della procedura di urgenza di cui all'articolo 16, comma 12, del Regolamento (CE) numero 1008/2008, al fine di assicurare il servizio onerato di che trattasi, si è chiesto nel mese di giugno 2015 all'Ente locale di esprimere un parere sulla abrogazione del Decreto Ministeriale numero 5/2013 e conseguente restituzione del collegamento in questione al libero mercato. Il parere è stato favorevole, per cui si evidenzia in questa sede che nel secondo semestre dell'anno 2015 è stato emanato il Decreto del Ministro di questo Dicastero 31 dicembre 2015, numero 428, con il quale sono stati dichiarati cessati gli effetti del Decreto 5/2013 predetto, restituendo la rotta in argomento al libero mercato.

Infine, in data 16 marzo 2015 la Direzione Generale per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo, con proprio decreto direttoriale ha provveduto ad adeguare le tariffe di volo sui medesimi collegamenti in argomento, a seguito delle variazioni del tasso d'inflazione dell'anno 2014 e del costo del carburante.

6. Dati di traffico.

Nel corso del primo semestre dell'anno 2015 gli aeroporti italiani sono stati utilizzati da 72.207.925 passeggeri, con un aumento in percentuale, rispetto all'analogo periodo del 2014, pari al 4,9. Nello specifico, quanto al traffico commerciale passeggeri, l'aeroporto di Roma Fiumicino si conferma al primo posto con 18.487.220 unità, seguito da Milano Malpensa (8.695.454), Bergamo Orio al Serio (4.912.765), Milano Linate (4.555.351) e Venezia Tessera (3.933.593). Quanto, poi, al numero di movimenti nel semestre a riferimento, a confronto con l'analogo semestre dell'anno 2014, essi si sono attestati su 689.953, con un incremento pari all'1,2 per cento. Per quanto riguarda, invece, il traffico merci, raffrontando anche in tal caso il semestre a riferimento (gennaio/giugno 2015) con il corrispondente periodo del 2014, è da registrarsi un incremento del 3,4 in percentuale, con un totale di merci movimentate nel periodo pari a 483.465 tonnellate. Rispetto a tale totale, più della metà delle merci trasportate (251.217 tonnellate, comprensive della movimentazione posta) appartiene all'aeroporto di Milano Malpensa.

Ciò esposto, con riferimento ai sistemi aeroportuali di Roma e Milano, si forniscono qui di seguito alcuni dati inerenti al periodo considerato, precisando altresì che in tale analisi non sono state considerate né l'aviazione generale, per quanto riguarda il traffico passeggeri, né la movimentazione della posta, quanto al traffico merci.

*Direzione Generale per gli Aeroporti ed il
Trasporto Aereo
Divisione 3*

Circa, quindi, il sistema aeroportuale romano, l'aeroporto di Roma Fiumicino ha registrato un aumento del numero dei passeggeri trasportati, che si sono attestati su 18.487.220, rispetto ai 17.530.840 del corrispondente semestre del 2014; quanto invece al totale della merce movimentata nel periodo, è da registrarsi una leggera flessione, da 69.078 tonnellate del primo semestre 2014 a 64.806 tonnellate del primo semestre 2015 a riferimento.

Per quanto riguarda invece il sistema aeroportuale milanese, l'aeroporto di Malpensa ha registrato un numero di passeggeri pari a 8.695.454, con un decremento in percentuale, rispetto all'analogo periodo del 2014, del 6,6. Il totale delle merci movimentate ha invece evidenziato un aumento pari al 6,7 per cento, rispetto al corrispondente periodo del 2014, attestandosi su 245.952 tonnellate. L'aeroporto di Linate ha registrato, all'opposto, un incremento del traffico passeggeri, che si è attestato su 4.555.351 (corrispondente ad un aumento in percentuale pari al 4,2) e un decremento del traffico merci, con un totale di 6.194 tonnellate (che, in percentuale, è pari a una diminuzione del 2,5). L'aeroporto di Bergamo Orio al Serio ha evidenziato, nel semestre a riferimento, un totale di 4.912.765 di passeggeri trasportati, che costituiscono un rilevante aumento in percentuale, pari al 32,1, rispetto al corrispondente periodo dell'anno 2014. Il traffico merci movimentato è risultato essere di 60.484 tonnellate, con un incremento, rispetto all'analogo periodo del 2014, pari al 12,2 per cento.

Allegati.

- Allegato 1** Rotte esercite in Oneri di Servizio Pubblico sul territorio italiano alla data del 30 giugno 2015.
- Allegato 2** Traffico passeggeri da gennaio a giugno del 2015.
- Allegato 3** Movimenti aeromobili da gennaio a giugno del 2015.
- Allegato 4** Traffico merci da gennaio a giugno 2015.

Il Direttore Generale
(Dott. Renato Poletti)



Il Capo Dipartimento
(Ing. Amadeo Fumero)



Allegato n. 1

ROTTE ESERCITE IN ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO SUL TERRITORIO NAZIONALE al 30.06.2015	
REGIONE	COMPAGNIA
SARDEGNA	
ALGHERO - MILANO LIN e v.v. (1)	ALITALIA-C.A.I. (ora ALITALIA-SAI)
ALGHERO - ROMA FCO e v.v. (1)	
CAGLIARI - MILANO LIN e v.v. (1)	
CAGLIARI - ROMA FCO e v.v. (1)	
OLBIA - MILANO LIN e v.v. (1)	MERIDIANA FLY
OLBIA - ROMA FCO e v.v. (1)	
CAGLIARI - BOLOGNA e v.v. (2)	MERIDIANA FLY
CAGLIARI - NAPOLI e v.v. (2)	
CAGLIARI - TORINO e v.v. (2)	
CAGLIARI - VERONA e v.v. (2)	
OLBIA - BOLOGNA e v.v. (2)	ALITALIA-C.A.I. (ora ALITALIA-SAI)
OLBIA - VERONA e v.v. (2)	
SICILIA	
LAMPEDUSA - CATANIA e v.v. (3)	ALITALIA-C.A.I. (ora ALITALIA-SAI)
LAMPEDUSA - PALERMO e v.v. (3)	
PANTELLERIA - PALERMO e v.v. (3)	
PANTELLERIA - TRAPANI e v.v. (3)	

2015

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO	
BOLZANO - ROMA FCO e v.v. (4)	DARWIN AIRLINE (fino al 17 giugno 2015)
TOSCANA	
ELBA - FIRENZE e v.v. (5)	SILVER AIR
ELBA - PISA e v.v. (5)	SILVER AIR
ELBA - MILANO LIN e v.v. (5)	SILVER AIR

(1) OSP imposti con D.M. n. 61 del 21.02.2013 (GURI n. 61 del 13.03.2013 - GUUE serie C 104 del 10.04.2013) modificato dal D.M. n. 133 del 21.04.2013 (GURI n. 95 del 23.04.2013)

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

(3) OSP imposti con D.M. n. 5 del 15 gennaio 2014 (GURI n. 34 dell'11 febbraio 2014 - GUUE C 42 del 13 febbraio 2014)

(4) OSP imposti con D.M. n. 5 dell'8.01.2013 (GURI n. 23 del 28.01.2013 - GUUE serie C 31 del 2.02.2013)

(5) OSP imposti con D.M. n. 328 del 6.09.2013 (GURI n. 232 del 3.10.2013 - GUUE serie C 329 del 13.11.2013) modificato dal D.M. n. 26 del 29.01.2014 (GURI n. 41 del 19.02.2014)

ALLEGATO 2

Statistiche Gennaio-Giugno 2015 (su base 2014)
 Dati aggiornati a marzo 2016

Passeggeri Gennaio - Giugno 2015 (su base 2014) - Dati aggiornati a Marzo 2016

N.	Aeroporto	Nazionali	%	Internazionale	%	di cui UE (inclusa Svizzera)	%	Transiti diretti	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale e altri	%	TOTALE	%
1	Alghero	508.900	15,3	228.205	-1,5	225.034	0,5	402	-76,5	737.507	9,3	386	-54,2	737.893	9,3
2	Ancona	84.001	42,4	151.490	31,5	114.627	2,6	32	-92,0	235.523	34,9	2.609	-28,1	238.132	33,6
3	Bari	1.264.002	4,5	571.644	24,2	521.592	21,5	8.510	200,7	1.844.156	10,2	2.310	62,8	1.846.466	10,3
4	Bergamo	1.525.359	25,5	3.383.732	35,2	3.037.026	39,1	3.674	90,0	4.912.765	32,1	874	6,8	4.913.639	32,1
5	Bologna	805.744	-2,8	2.349.592	4,5	1.971.923	7,9	11.792	-40,2	3.167.128	2,3	3.908	-2,1	3.171.036	2,3
6	Bolzano	24.688	-9,1	0	-100,0	0	-100,0	0	n/a	24.688	-9,7	4.341	11,4	29.029	-7,1
7	Brescia	0	-100,0	2.794	-61,6	49	-98,2	3	-95,9	2.797	-71,1	2.330	49,7	5.127	-54,4
8	Brindisi	856.288	2,5	185.810	14,7	123.322	11,3	2.394	190,9	1.044.492	4,7	1.567	9,3	1.046.059	4,7
9	Cagliari	1.287.223	2,6	294.039	5,2	289.310	7,2	906	-43,2	1.582.168	3,0	1.684	-16,6	1.583.852	3,0
10	Catania	2.360.480	-5,4	905.275	10,5	849.176	20,9	4.997	-23,8	3.270.752	-1,5	1.440	-1,8	3.272.192	-1,5
11	Comiso	102.780	54,2	61.532	-1,2	61.532	-1,2	0	n/a	164.337	27,4	165	8,6	164.502	27,4
12	Cuneo	11.724	-77,1	46.401	-15,3	25.351	-33,6	0	-100,0	58.125	-45,4	1.534	50,1	59.659	-44,5
13	Firenze	175.871	-9,6	965.911	12,5	959.331	11,7	34	-12,8	1.141.816	8,4	5.629	-1,1	1.147.445	8,3
14	Foggia	777	-58,5	645	152,0	0	n/a	0	n/a	1.422	-33,2	282	2,5	1.704	-29,1
15	Genova	380.338	29,1	257.719	0,9	211.451	0,6	1.462	27,2	639.519	16,0	3.080	-5,4	642.599	15,9
16	Grosseto	99	-23,3	679	-37,4	605	8,0	0	n/a	778	-35,9	367	1,9	1.145	-27,3
17	Lamezia Terme	892.716	-2,7	137.761	6,8	136.065	10,9	3.272	20,5	1.033.749	-1,4	127	29,6	1.033.876	-1,4
18	Milano Linate	2.379.481	-4,8	2.174.242	16,3	2.174.242	16,3	1.046	-16,3	4.555.351	4,2	24.502	32,6	4.579.853	4,3
19	Milano Malpensa (*)	1.198.449	-18,3	7.429.128	-4,3	4.320.547	-6,8	67.877	-15,7	8.695.454	-6,6	4.477	-39,6	8.699.931	-6,6
(*) Inclusi passeggeri Bergamo															
20	Napoli	1.242.289	-1,1	1.565.866	13,2	1.416.005	10,2	9.294	-42,5	2.817.449	6,1	3.984	9,8	2.821.433	6,1
21	Olbia	402.160	-2,7	285.675	3,1	283.174	4,0	2.170	-25,1	690.005	-0,4	4.817	-10,7	694.822	-0,5
22	Palermo	1.755.784	5,0	373.074	3,5	355.813	4,2	6.132	8,5	2.134.990	4,7	1.969	6,8	2.136.959	4,7
23	Parma	65.657	2,9	25.978	-10,9	25.746	-11,3	2	-84,6	91.637	-1,5	1.039	28,4	92.676	-1,2
24	Perugia	31.558	53,8	76.066	21,6	70.949	13,4	172	84,9	107.796	29,6	1.755	-7,2	109.551	28,8
25	Pescara	127.027	17,2	148.706	7,0	0	-100,0	216	-6,5	275.949	11,4	1.398	2,8	277.347	11,4
26	Pisa	693.826	12,0	1.470.957	4,6	1.329.441	4,7	1.175	-56,6	2.165.958	6,8	3.143	1,8	2.169.101	6,8
27	Reggio Calabria	223.186	-8,5	0	n/a	0	n/a	0	-100,0	223.186	-8,6	499	-70,8	223.685	-9,0
28	Roma Ciampino (**)	471.731	(**)	2.389.310	(**)	2.327.983	(**)	0	(**)	2.861.041	(**)	15.679	(**)	2.876.720	(**)
29	Roma Fiumicino (**)	5.589.563	(**)	12.799.624	(**)	8.359.527	(**)	98.033	(**)	18.487.220	(**)	37.652	(**)	18.524.872	(**)
(**) Nel periodo Mag-Lug 2015, per ragioni operative, parte del traffico di FCO e' stato trasferito a CIA - si veda nota di commento															
30	Torino	893.457	1,2	915.021	13,7	847.928	16,3	2.817	46,0	1.811.295	7,2	3.447	-11,0	1.814.742	7,1
31	Trapani	559.584	5,2	167.857	-7,4	167.857	-7,4	1	-95,2	727.442	2,0	369	-40,2	727.811	2,0
32	Trieste	220.935	3,7	119.330	-3,0	117.818	-3,4	262	19,1	340.527	1,2	1.304	17,0	341.831	1,3
33	Treviso	378.404	16,3	765.369	7,5	704.564	12,6	238	283,9	1.144.011	10,2	2.322	4,1	1.146.333	10,2
34	Venezia	563.493	-11,0	3.367.065	3,7	2.694.300	3,5	3.035	-24,7	3.933.593	1,3	7.438	8,7	3.941.031	1,3
35	Verona	342.383	-5,2	782.526	-10,5	521.841	-1,4	6.781	2,0	1.131.690	-8,9	3.182	3,5	1.134.872	-8,9
TOTALI		27.419.957	1,6	44.399.630	7,2	34.244.135	9,1	236.729	-9,0	72.056.316	4,9	151.609	-9,2	72.207.925	4,9

ALLEGATO 3

Statistiche Gennaio-Giugno 2015 (su base 2014)
 Dati aggiornati a marzo 2016

Movimenti
 Gennaio - Giugno 2015 (su base 2014) - Dati aggiornati a Marzo 2016

N.	Aeroporto	Nazionali	%	Internazionali	%	di cui UE (inclusa Svizzera)	%	Totale Commerciale	%	Aviazione Generale e altri	%	TOTALE	%
1	Alghero	3.966	-4,3	1.502	-18,3	1.475	-15,7	5.468	-8,6	372	9,1	5.840	-7,7
2	Ancona	1.881	15,7	1.968	18,9	1.336	-5,9	3.849	17,3	2.402	-12,6	6.251	3,7
3	Bari	9.703	-0,6	4.966	29,3	4.111	21,9	14.669	7,9	2.926	120,8	17.595	17,9
4	Bergamo	10.553	12,7	25.387	26,5	22.307	29,2	35.940	22,1	770	27,9	36.710	22,2
5	Bologna	6.171	-13,4	22.365	-0,9	19.130	0,4	28.536	-3,9	2.207	0,3	30.743	-3,6
6	Bolzano	938	-13,6	21	-46,2	12	-36,8	959	-14,8	5.382	10,0	6.341	5,3
7	Brescia	1.543	-3,9	46	-88,5	18	-94,0	1.589	-20,7	2.496	32,8	4.085	5,2
8	Brindisi	6.091	-1,1	1.494	23,1	932	18,3	7.585	2,9	885	24,8	8.470	4,8
9	Cagliari	10.123	-5,9	2.278	-8,4	2.222	2,3	12.401	-6,4	1.179	-32,4	13.580	-9,4
10	Catania	17.652	-15,8	7.115	6,8	6.576	14,3	24.767	-10,4	612	-0,6	25.379	-10,1
11	Comiso	752	24,1	442	-1,3	437	-2,5	1.194	13,3	352	200,9	1.546	32,0
12	Cuneo	76	-92,2	410	-27,7	227	-44,5	486	-68,4	1.982	47,3	2.468	-14,4
13	Firenze	1.890	-11,1	11.514	7,9	11.383	6,7	13.404	4,8	3.232	-6,2	16.636	2,4
14	Foggia	248	-66,8	20	233,3	0	n/a	268	-64,4	373	1,4	641	-42,8
15	Genova	3.958	30,3	2.942	-5,2	2.449	-6,6	6.900	12,4	2.441	-1,7	9.341	8,3
16	Grosseto	79	-26,2	240	-11,4	216	39,4	319	-15,6	347	-11,7	666	-13,6
17	Lamezia Terme	6.535	-13,6	1.082	1,7	930	-7,7	7.617	-11,7	1.701	-8,4	9.318	-11,1
18	Milano Linate	24.240	-6,2	22.724	20,0	22.716	20,0	46.964	4,9	11.590	3,3	58.554	4,5
19	Milano Malpensa (*)	9.694	-19,6	65.833	-5,7	42.614	-7,3	75.527	-7,8	1.757	-6,3	77.284	-7,7
(*) Inclusi movimenti Bergamo													
20	Napoli	12.825	-5,2	12.178	16,7	10.760	13,9	25.003	4,3	2.877	2,5	27.880	4,1
21	Olbia	3.832	-5,1	2.453	-6,7	2.428	-5,6	6.285	-5,8	2.108	-11,9	8.393	-7,4
22	Palermo	15.007	-1,8	2.947	-4,7	2.678	-4,4	17.954	-2,3	938	2,2	18.892	-2,1
23	Parma	705	-13,4	439	9,7	355	-1,1	1.144	-5,8	2.076	-14,5	3.220	-11,6
24	Perugia	644	290,3	614	38,6	525	-3,3	1.258	106,9	1.404	65,6	2.662	82,8
25	Pescara	1.552	60,7	1.030	1,9	0	-100,0	2.582	30,6	2.530	124,9	5.112	64,8
26	Pisa	5.886	9,9	10.688	0,6	9.513	-0,9	16.574	3,7	1.476	-2,2	18.050	3,2
27	Reggio Calabria	1.910	-15,3	0	n/a	0	n/a	1.910	-15,3	1.357	24,8	3.267	-2,2
28	Roma Ciampino (**)	3.208	(**)	15.584	(**)	15.185	(**)	18.792	(**)	7.596	(**)	26.388	(**)
29	Roma Fiumicino (**)	51.984	(**)	95.732	(**)	66.098	(**)	147.716	(**)	1.815	(**)	149.531	(**)
(**) Nel periodo Mag-Lug 2015, per ragioni operative, parte del traffico di FCO è stato trasferito a CIA - si veda nota di commento													
30	Torino	7.503	-9,2	10.088	8,2	9.359	9,6	17.591	0,0	4.937	27,2	22.528	4,9
31	Trapani	4.204	-7,2	1.080	-14,9	1.080	-14,8	5.284	-8,9	204	-33,3	5.488	-10,1
32	Trieste	2.573	0,7	1.425	-7,1	1.398	-7,7	3.998	-2,2	3.052	-1,4	7.050	-1,9
33	Treviso	2.267	2,6	4.897	1,1	4.475	6,1	7.164	1,6	1.875	13,8	9.039	3,9
34	Venezia	5.455	-12,1	29.283	5,0	24.520	4,6	34.738	1,9	3.580	29,5	38.318	4,0
35	Verona	3.945	-2,6	7.248	-13,8	4.154	-26,3	11.193	-10,1	1.494	3,5	12.687	-8,7
TOTALI		239.593	-4,8	368.035	4,1	291.619	4,8	607.628	0,4	82.325	7,5	689.953	1,2

ALLEGATO 4

Statistiche Gennaio-Giugno 2015 (su base 2014)
Dati aggiornati a marzo 2016

Cargo Gennaio - Giugno 2015 (su base 2014) - Dati aggiornati a Marzo 2016

N.	Aeroporto	Merci Avio	%	Merci Superficie	%	Totale Mercì	%	Posta	%	TOTALE	%
1	Alghero	4,7	-61,7	0,0	n/a	4,7	-61,7	0,0	n/a	4,7	-61,7
2	Ancona	3038,0	5,3	2,8	n/a	3040,8	5,4	529,0	-2,6	3569,8	4,1
3	Bari	129,0	-26,7	0,0	n/a	129,0	-26,7	879,0	4,8	1008,0	-0,7
4	Bergamo	60440,0	13,6	44,0	-93,4	60484,0	12,2	0,0	n/a	60484,0	12,2
5	Bologna	14897,2	-11,8	5203,9	10,0	20101,1	-7,0	1,0	103,5	20102,1	-7,0
6	Bolzano	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a
7	Brescia	663,0	-88,8	3151,0	-29,9	3814,0	-63,3	11783,0	-2,1	15597,0	-30,5
8	Brindisi	12,0	100,0	0,0	n/a	12,0	100,0	0,0	n/a	12,0	100,0
9	Cagliari	827,0	5,9	0,0	n/a	827,0	5,9	694,0	-3,5	1521,0	1,4
10	Catania	2107,1	-24,3	5,0	402,0	2112,1	-24,2	920,0	186,6	3032,1	-2,4
11	Comiso	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a
12	Cuneo	0,0	-100,0	0,0	n/a	0,0	-100,0	0,0	n/a	0,0	-100,0
13	Firenze	38,9	-41,7	87,3	-6,1	126,2	-21,0	0,0	n/a	126,2	-21,0
14	Foggia	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a
15	Genova	149,7	-0,8	1265,6	-36,6	1415,3	-34,1	0,0	-100,0	1415,3	-34,1
16	Grosseto	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a
17	Lamezia Terme	52,0	48,6	0,0	n/a	52,0	48,6	671,0	-3,2	723,0	-0,7
18	Milano Linate	6194,0	-2,5	0,0	n/a	6194,0	-2,5	1826,0	-25,6	8020,0	-8,9
19	Milano Malpensa	245952,0	6,7	0,0	n/a	245952,0	6,7	5265,0	15,0	251217,0	6,8
20	Napoli	3202,7	25,6	1038,1	0,8	4240,8	18,4	1051,6	-0,5	5292,4	14,1
21	Olbia	132,1	8,8	0,0	n/a	132,1	8,8	0,0	-100,0	132,1	7,9
22	Palermo	217,0	0,0	0,0	n/a	217,0	0,0	479,0	-2,8	696,0	-2,0
23	Parma	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a
24	Perugia	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a	0,0	n/a
25	Pescara	13,0	44,4	0,0	n/a	13,0	44,4	0,0	n/a	13,0	44,4
26	Pisa	4264,7	70,5	168,3	-16,5	4433,0	64,0	44,1	-10,2	4477,0	62,7
27	Reggio Calabria	25,4	9,5	0,0	n/a	25,4	9,5	0,0	n/a	25,4	9,5
28	Roma Ciampino	7576,1	-3,8	0,0	n/a	7576,1	-3,8	79,1	464,9	7655,1	-3,0
29	Roma Fiumicino	64806,1	0,0	0,0	n/a	64806,1	0,0	3677,5	-14,1	68483,6	-0,9
30	Torino	589,0	51,5	2379,0	-26,0	2968,0	-17,6	0,0	n/a	2968,0	-17,6
31	Trapani	10,2	35,0	0,0	n/a	10,2	35,0	0,0	n/a	10,2	35,0
32	Trieste	54,8	8,7	200,4	18,8	255,2	16,5	0,0	n/a	255,2	16,5
33	Treviso	0,0	-100,0	0,0	n/a	0,0	-100,0	0,0	n/a	0,0	-77,0
34	Venezia	23024,7	18,1	1476,8	-36,4	24501,5	12,3	46,7	247,3	24548,2	12,4
35	Verona	119,0	-17,4	1958,0	-15,1	2077,0	-15,2	0,0	n/a	2077,0	-15,2
	TOTALI	438539,5	4,9	16980,2	-20,0	455519,7	3,7	27946,0	-0,5	483465,6	3,4



170710015950