

L'esercizio dei servizi di trasporto aereo di linea può essere concesso soltanto a persone, enti o società, capaci di avere in proprietà aeromobili nazionali, che siano provvisti dei mezzi finanziari e tecnici sufficienti a garantire il regolare svolgimento dei servizi per la durata della concessione. La direzione amministrativa e tecnica dell'impresa deve essere affidata a cittadini italiani o dell'U.E.

La vigilanza sull'attività dei concessionari dei servizi aerei di linea è esercitata dal direttore dell'aeroporto.

Art.787 – C.d.N.

Designazione

Successivamente all'ottenimento della concessione per l'esercizio di un collegamento di linea sulle rotte extracomunitarie, il vettore interessato, prima di iniziare i voli, dovrà essere designato dallo Stato che ha rilasciato la concessione, che ne darà informativa anche alle Autorità aeronautiche del Paese di destinazione di tali collegamenti.

Con il rilascio della designazione lo Stato si impegna a livello internazionale circa la corrispondenza del vettore ai requisiti di imposti dall'accordo di traffico, nonché per l'operato dello stesso sotto i profili della sicurezza della navigazione aerea e del rispetto della sovranità dello Stato interessato dal traffico, oggetto dell'intesa.

Servizi aerei non di linea extracomunitari

L'effettuazione di un servizio aereo non di linea (charter) viene disciplinato dal D.M 18/6/1981, sia per i vettori nazionali che per quelli non comunitari.

Un vettore extracomunitario per l'effettuazione di voli charter nel nostro Paese dovrà essere preventivamente accreditato dalle proprie Autorità aeronautiche e successivamente dovrà ottenere un'autorizzazione da parte dell'ENAC.

La stessa dovrà essere rilasciata anche ad un vettore nazionale quando opera dei voli charter per le seguenti aeree:

- centro e sud America;**
- Africa non continentale;**
- estremo oriente.**

Accreditamento

Un vettore non comunitario per poter effettuare servizi aerei non di linea per l'Italia deve essere preventivamente accreditato dalle proprie Autorità Aeronautiche. Tale preventivo accreditamento viene richiesto anche per il sorvolo, nel caso in cui il vettore non abbia mai attraversato lo spazio aereo nazionale. (D.M. 5/9/1984).

Nella richiesta di accreditamento alle Autorità Aeronautiche del vettore interessato, viene richiesto:

- se il vettore è autorizzato ad operare voli commerciali in ambito internazionale;**
- il periodo di validità del certificato di operatore aereo e della licenza rilasciata in suo favore;**
- gli indirizzi della sede del vettore;**
- la composizione della flotta con l'indicazione di eventuali aeromobili noleggiati.**

D.M. 18 giugno 1981

I servizi di trasporto aereo non di linea comprendono i seguenti tipi di voli noleggiati;

- a) voli umanitari e di emergenza;**
- b) voli taxi;**
- c) voli per uso proprio;**
- d) voli con prestazioni complementari;**
- e) voli a prenotazione anticipata;**
- f) voli per manifestazioni speciali;**
- g) voli per studenti;**
- h) voli per gruppi ad affinità precostituita;**
- i) voli per lavoratori emigrati;**
- j) voli per trasporto merci.**

Una delle condizioni essenziali che caratterizza, come abbiamo visto, i voli charter è quella che il volo viene effettuato in forza di un contratto di noleggio stipulato tra il vettore ed un noleggiatore o tour operator, che poi venderà il biglietto al passeggero.

Volo con prestazioni complementari:

Per questa tipologia di voli il Tour Operator offrirà al pubblico, a prezzo globale predeterminato, viaggi di andata e ritorno e/o circolari, da effettuarsi in tutto o in parte per via aerea, comprendenti, oltre al trasporto aereo, il trasporto di superficie, il soggiorno per la durata del viaggio in albergo o esercizio similare.

Questa tipologia viene superata nell'ambito della Comunità Europea in quanto viene ammesso il cosiddetto "seat only", ossia la vendita del solo posto, anche su un volo charter.

Trend

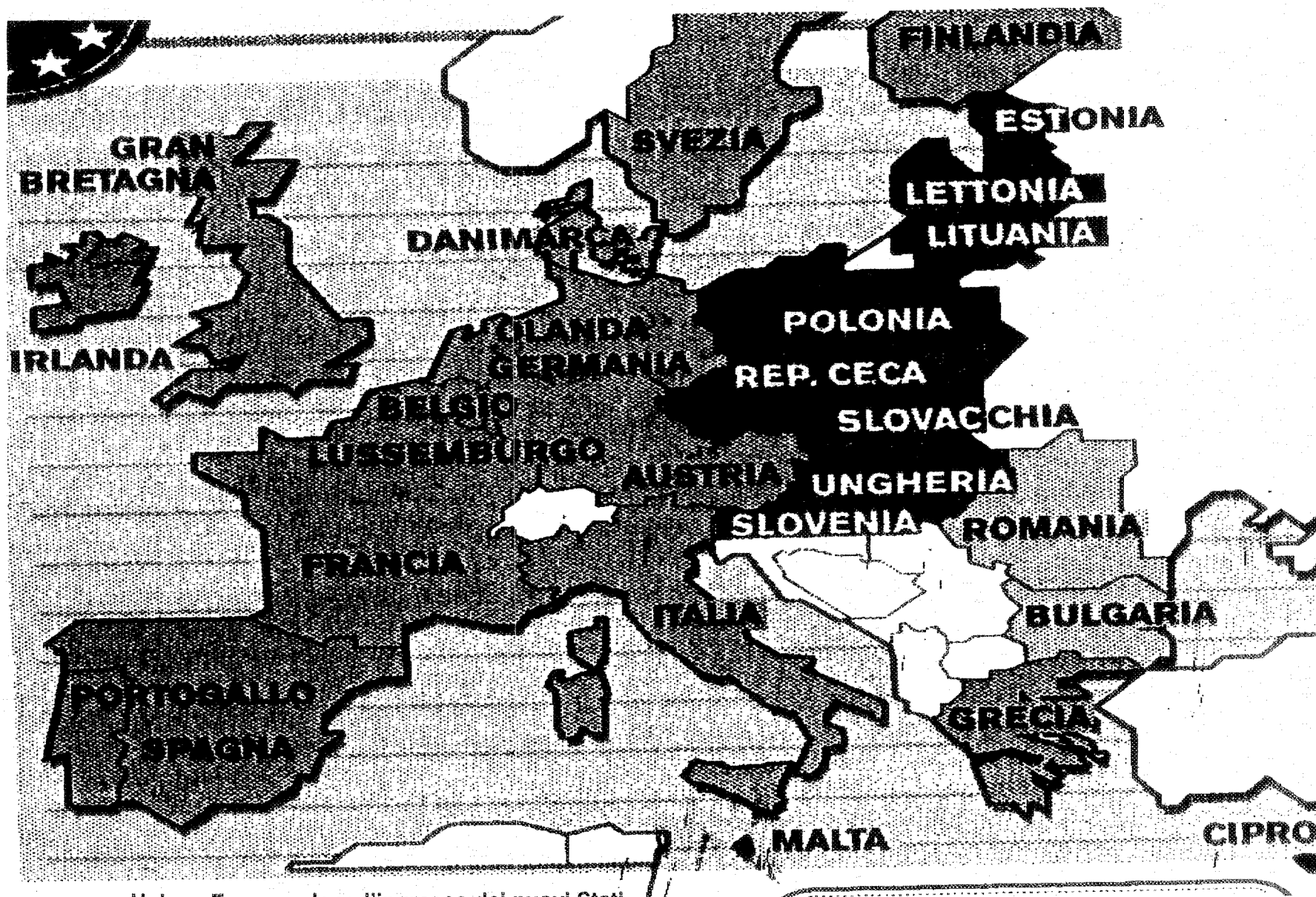
La liberalizzazione comunitaria e il forte sviluppo del mercato del trasporto aereo ha spinto l'Italia verso una politica di maggiore apertura anche nell'ambito degli accordi bilaterali.

A conseguenza di ciò è scaturito:

Accordo di *opensky* con gli Stati Uniti d'America – 1998:

- **Libertà di scali, capacità, frequenze e tariffe per i vettori di entrambe le parti.**

Mentre l'Unione Europea ha stipulato un accordo con la Svizzera – 1999 - che prevede una liberalizzazione per i servizi aerei effettuati in terza e quarta libertà, con apertura da giugno 2004 alla quinta libertà, ma ancora con l'esclusione del traffico in cabotaggio.



Unione Europea dopo l'ingresso dei nuovi Stati

All. 2

All'atto dell'entrata in vigore dei Regolamenti CEE 2407/92 e 2408/92, oltre ad Alitalia e Meridiana (ex Alisarda), erano presenti sul mercato del trasporto aereo le seguenti società (a fianco di ciascuna è indicata la tipologia dell'attività effettuata):

- | | |
|----------------|---|
| - Air Dolomiti | 3° livello |
| - Aliadriatica | 3° livello (divenuta Air One) |
| - Avianova | 3° livello (divenuta Alitalia TEAM e successivamente incorporata in Alitalia) |
| - Air Europe | charter |
| - Eurofly | charter |

Società di trasporto aereo con aeromobili di capacità superiore a 19 posti che hanno ottenuto la licenza successivamente al 1° gennaio 1993:

06.05.93	Lauda Air	
25.3.94	Noman	revocata 6.2.97
09.9.94	Far Airlines	revocata 29.10.98
14.12.94	Air One	
02.5.95	Air Sicilia	revocata 31.3.03
06.6.96	Alpi Eagles	
05.7.96	Minerva Airlines	revocata 05.08.2004
05.12.96	Azzurraair	fallita
15.7.97	Aviosarda	revocata 25.5.99
25.7.97	I.F.S. (poi EURECA)	revocata 05.4.02
19.8.97	Italair	revocata 30.5.01
26.9.97	Alitalia Express	
23.3.98	Med Airlines	revocata 05.3.01
02.4.98	Volare Airlines	
13.11.98	Federico II Airways	revocata 18.3.03
24.12.98	Blue Panorama	
01.4.99	Gandalf	fallita
10.8.99	Si Fly	revocata 17.1.02
12.8.99	Italy First	

03.5.00	Air Vallée	
11.7.01	Six Cargo (cargo – poi dal 13.11.02 Clubair Sixgo anche passeggeri)	
27.7.01	Air Italy	revocata 17.2.03
07.3.02	NEOS	
14.5.02	Panair (subentrata a Panair CAM) revocata 08.03.2004	
26.8.02	Air Industria	revocata 04.12.03
16.10.02	Alisea Airlines	fallita
06.5.03	Livingston	
17.6.03	Wind Jet	

All. u 3

Vettori comunitari che effettuano o hanno effettuato in alcuni periodi della stagione S/04 collegamenti in cabotaggio tra aeroporti italiani. (Notifiche ricevute).

1. **Air Alps** = Bolzano-Fiumicino / Parma-Fiumicino / Brescia-Fiumicino / Rimini-Fiumicino / Rimini-Alghero / Bolzano-Olbia / Genova-Olbia / Brescia-Olbia / Perugia-Olbia / Brescia-Alghero / Siena-Olbia / Rimini-Olbia / Fiumicino-Tortoli / Bolzano-Cagliari / Parma-Olbia / Parma-Alghero.
2. **Air Exel Netherlands** = Cuneo-Fiumicino.
3. **Air France** = Collegamenti in code share con Alitalia tra vari aeroporti italiani.
4. **JetX** = Forlì-Olbia-Pisa-Trieste-Forlì (modificando il "routing" in alcuni periodi).
5. **Lufthansa** = Collegamenti in code share con Air One tra vari aeroporti italiani.

All. u 4

TRAFFICO PASSEGGERI (LINEA+CHARTER)
(arrivi+partenze)

	1993		2003	DIF. %
ITALIA	26.992.296		49.074.737	81,81
PAESI UE	14.851.439		35.550.584	139,37
EUROPA EXTRA UE	2.600.173		4.112.348	58,16
ASIA	1.815.019		3.111.101	71,41
AFRICA	1.982.655		3.655.423	84,37
AMERICA	2.832.695		3.652.113	28,93
OCEANIA	113.642		63.020	-44,55
TOTALE PAESI EXTRA U.E.	9.344.184		14.594.005	56,18
TOTALE GENERALE	51.187.919		99.219.326	93,83

Fonte. E.N.A.C. STATISTICA