

ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

**Doc. CCX
n. 1**

RELAZIONE

**SULL'ANDAMENTO DEL PROCESSO DI LIBE-
RALIZZAZIONE E DI PRIVATIZZAZIONE DEL
TRASPORTO AEREO**

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUNARDI)

Trasmessa alla Presidenza il 17 dicembre 2004

PAGINA BIANCA

Relazione Semestrale al Parlamento sull'andamento del processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo (Art. 1 comma 4 legge 18 giugno 1998 n.194)

PREMESSA

Sembra opportuno rammentare il testo della norma in oggetto che espressamente recita " in relazione al processo di liberalizzazione e privatizzazione del mercato del trasporto aereo, il Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica, di concerto con il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, è autorizzato ad erogare somme per la ricapitalizzazione delle società di trasporto aereo di cui all'art. 2 comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n.662 nei limiti di spesa di lire 196 miliardi per l'anno 1998, lire 322 miliardi per l'anno 1999, di lire 500 miliardi per l'anno 2000 e di lire 500 miliardi per l'anno 2001. Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione riferisce ogni 6 mesi al Parlamento in merito all'andamento del predetto processo "...

L'esigenza di accelerare il processo di liberalizzazione e privatizzazione è stata di recente ribadita nella decisione della Commissione Europea n.2858 del 20 luglio u.s. che dichiara compatibile con il Trattato CEE la concessione da parte dello Stato Italiano della garanzia per il prestito ponte a favore della Società Alitalia.

In particolare la Commissione ha preso atto dell'impegno dell'Autorità italiana espresso nella riunione del 13 luglio 2004 che la partecipazione al capitale Alitalia diventerà minoritario nel termine di 12 mesi e contestualmente si è fatto riferimento agli impegni assunti dalla Compagnia e dallo Stato italiano di non procedere a nessun aumento di capacità in termini di posti offerti al fine di contenere al minimo gli effetti distorsivi dell'aiuto e di impedire che questo venga utilizzato per esigenze diverse dal salvataggio immediato della Compagnia.

Il richiamo alle previsioni di cui sopra si è ritenuto necessariamente propedeutico all'esposizione ricognitiva dello stato del processo di liberalizzazione e privatizzazione del trasporto aereo per sottolineare già in premessa, fornendo una chiave di lettura dell'exkursus storico-normativo che segue - che la liberalizzazione non può affermarsi appieno se non a seguito di una completa privatizzazione delle compagnie aeree.

IL QUADRO NORMATIVO

Come è noto in Europa, a differenza di quanto avvenuto negli Stati Uniti dove la deregulation fu attuata in una unica soluzione con l'emanazione dell'Airline deregulation act del 1978, il regime dei servizi aerei ha subito un graduale processo di liberalizzazione iniziato nel 1988 e conclusosi con il c.d. terzo pacchetto costituito

dai Regolamenti comunitari nn. 2407, 2408, 2409 del 1992 ed entrato in vigore il 1° gennaio 1993.

Fino a tale data in Italia sussisteva sui servizi di linea un duopolio disomogeneo nel senso che accanto alla posizione prevalente dell'Alitalia operava l'Alisarda, nata per soddisfare le esigenze turistiche della Sardegna, che successivamente attivò altre rotte in posizione comunque non concorrenziale con la Compagnia di bandiera.

I principi fondamentali del nuovo regime sono sintetizzabili come segue:

1. Libertà di accesso al mercato del trasporto aereo intracomunitario senza vincoli di capacità o frequenza (regolamento 2408/92, previa acquisizione di una licenza rilasciata ai sensi del Regolamento 2407/92);
2. Libertà di tariffe sottoposte al solo controllo delle Autorità aeronautiche per impedire abusi di posizione dominante o di concorrenza sleale (Regolamento 2409).

Tale ampia liberalizzazione prevede deroghe o limiti costituiti da.

- 1) Imposizione di oneri di servizio pubblico e cioè la possibilità di limitare l'accesso ad una rotta sulla quale altre forme di trasporto non possono garantire servizi adeguati ed ininterrotti ('art. 4 del Regolamento 2408/92);
- 2) Diritto per ciascun Stato di regolamentare la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti ad uno stesso sistema aeroportuale ('art.8 del Reg. 2408/92);
- 3) Preventiva assegnazione di slots negli aeroporti dove la capacità ricettiva costituisca una risorsa scarsa (Regolamento 95/93 di recente modificato dal Reg. 793/2004).

Per completare il disegno di liberalizzazione del trasporto aereo, sia nel senso di aprire alla concorrenza le rotte al di fuori dell'ambito domestico ed europeo, sia nel senso di creare un ambiente effettivamente competitivo, sono state adottate le seguenti misure amministrative:

- una direttiva ministeriale (1998) sull'assegnazione dei diritti di traffico di nuova acquisizione e sulle rotte resisi disponibili a seguito della dichiarazione di decadenza di Alitalia dalle relative concessioni;
- uno specifico atto ministeriale di indirizzo (2000) che orienta la politica degli accordi bilaterali di traffico alla pluridesignazione dei vettori di parte italiana;
- l'emanazione di uno specifico atto di indirizzo (2000) che fissa i criteri e le modalità che Enac deve seguire nello svolgimento delle procedure ad evidenza pubblica relative all'assegnazione dei diritti di traffico.

Si allega uno schema riepilogativo dei principi normativi e procedurali che allo stato regolamentano il trasporto aereo, sia in ambito extra comunitario che comunitario, di linea e charter (All.1) che in particolare da pag. 11 a pag. 21 espone il reime di liberalizzazione vigente.

EVOLUZIONE STRUTTURALE DEL SETTORE

Come ebbe occasione di rilevare la Commissione Europea in una comunicazione del 1999 l'apertura di un mercato, in precedenza tutelato nei confronti della concorrenza, avrebbe dovuto comportare una prima fase in cui si verifica un aumento numerico delle imprese cui segue una fase di consolidamento nella quale il numero dei soggetti si riduce drasticamente e ciascuno aumenta il network servito.

Si rileva peraltro che mentre negli Stati Uniti il trasporto aereo ha seguito di fatto questo processo, in Italia come in gran parte del Mercato Europeo, sembra che la fase di consolidamento sia tuttora non realizzata.

Come risulta evidente dall'analisi del prospetto che costituisce l'all.n.2 successivamente alla introduzione del regime di liberalizzazione sono sorte n.28 nuove imprese di trasporto aereo c.d. commerciale e cioè con aeromobili di capacità superiore a 19 posti.

A settembre 2004, delle compagnie di cui sopra sopravvivono molto meno della metà, la maggioranza delle quali, a parte l'ampliamento realizzato da Air One, e nonostante la nota crisi gestionale di Alitalia, hanno in sostanza conservato quote di mercato marginali.

Le dimensioni medie delle compagnie di nuova costituzione rispetto a quelle storiche, e la prevalente fragilità finanziaria e strutturale ne hanno causato la scomparsa dal mercato o la conservazione di nicchie di mercato la cui mancata espansione è stata influenzata anche dai noti eventi che hanno negativamente interessato il trasporto aereo mondiale (aumenti ciclici del costo del carburante, SARS, 11 settembre 2001).

L'inadeguatezza delle risorse finanziarie è stata favorita in parte anche dalla previsione del Regolamento 2407/92 che prevede la possibilità del rilascio delle licenze anche sulla base della mera disponibilità di macchine: le imprese hanno affrontato la sfida concorrenziale ricorrendo a strumenti quali leasing degli aeromobili, ai quali non ha fatto seguito l'acquisizione in proprietà di un asset essenziale quale la proprietà della flotta.

Si segnala inoltre che la maggioranza delle imprese italiane di medie dimensioni, tuttora presenti nel mercato, quale Blue Panorama, Volare e Lauda Air opera tuttora nel settore charter anche extra comunitario e solo di recente, in concomitanza del ridimensionamento del network Alitalia, si stanno orientando marginalmente sui servizi di linea.

A tale evoluzione peraltro, non è seguita una effettuazione di servizi di cabotaggio sul mercato domestico da parte dei vettori comunitari che in numero limitatissimo, come risulta dal prospetto allegato n. 3, o servono rotte secondarie o si avvalgono di alleanze con i due principali vettori nazionali (Alitalia e Air One).

Si evidenzia al riguardo che lo strumento delle alleanze, secondo i principali meccanismi costituiti dal code sharing, franchising o dall'accordo strategico

intercompagnie rappresenta un mezzo per sviluppare la rete servita senza dover aumentare il numero dei voli. I soggetti partecipanti ad una alleanza perseguono finalità essenzialmente commerciali tese a garantire ampi programmi a favore dei clienti fedeli (frequent flyers), sconti alle grosse aziende e orari concordati in modo da facilitare le coincidenze tra i partecipanti alle alleanze per abbreviare la durata dei viaggi.

LA CRISI DEL TRASPORTO AEREO E LE COMPAGNIE LOW COST

L'analisi sopra riportata non ha tenuto conto del radicale cambiamento intervenuto nel trasporto aereo nell'ultimo quinquennio.

La crisi del trasporto aereo, che ha interessato nel mondo tutte le principali compagnie c.d. storiche, con costi e culture di gestione consolidate precedentemente alla liberalizzazione, è stata fortemente influenzata dalla nascita e progressiva espansione delle compagnie c.d. low cost, cioè dalle compagnie caratterizzate dall'offerta sul mercato di tariffe molto contenute.

Le ragioni per le quali tali compagnie - e in primo luogo la società Ryanair che opera attualmente in Italia da 13 aeroporti -, sono riuscite a ridurre la propria struttura dei costi (oggetto di numerose analisi) possono essere così sintetizzate:

- basso costo del personale (favorito anche dal regime giuridico e fiscale del paese di appartenenza – come nel caso della società Ryanair);
- unificazione del tipo di aeromobile;
- distribuzione del prodotto senza passare dalle rete di agenzie che consente sia di eliminare le relative commissioni, sia di gestire in tempo reale lo yield space management;
- eliminazione dei servizi di bordo (no frills), offerti solo a pagamento;
- effettuazione dei servizi punto/punto, con tempo di volo dell'ordine di due ore (gli aerei sostano di notte sugli scali base di armamento con conseguente riduzione delle spese per il fuori sede degli equipaggi);
- scelta di aeroporti considerati marginali ma posizionati in aree di elevata potenzialità di traffico sollecitando quindi una domanda che era rimasta latente e che i vettori storici avevano ignorato;
- utili dalla partecipazione alla vendita di servizi complementari (noleggio autovetture, transfer da/per gli aeroporti, altri servizi turistici).

Infine, tali compagnie sono solite instaurare con le Gestioni aeroportuali rapporti di particolare favore per quanto riguarda il costo dei servizi di scalo.

Come noto su quest'ultimo aspetto si è focalizzata l'attenzione della Commissione Europea che per quanto riguarda i vantaggi accordati a Ryanair sull'aeroporto di Charleroi ha dichiarato illegittimi gli sconti sulle tariffe aeroportuali e sulle tariffe dei servizi di scalo, mentre sono stati ammessi gli accordi co-marketing per il lancio di una rotta per periodi limitati.

La Commissione ha di recente avviato un'altra indagine che riguarda le compagnie low cost sugli illeciti finanziamenti che permarrebbero sia nell'ambito del mercato italiano, che europeo.

Si segnala inoltre che anche l'Autorità Garante della Concorrenza del Mercato, rilevato l'ingresso sul mercato di nuovi operatori, con caratteristiche dimensionali e qualitative estremamente diversificate, ha avviato una indagine conoscitiva riguardante il settore del trasporto aereo passeggeri finalizzata ad effettuare una "approfondita analisi della struttura e delle dinamiche tariffarie del settore per verificare se e in quale misura la pressione concorrenziale esercitata dai nuovi entranti a seguito dell'avvenuta liberalizzazione sia idonea a determinare vantaggi per i consumatori",.

Tale indagine appare rilevante oltre che per i profili di tutela dell'utenza che certamente evidenzierà ed in merito ai quali l'ENAC si riserva di fornire ogni migliore collaborazione alla luce della esperienza maturata nello specifico settore, soprattutto in quanto interesserà oltre che le compagnie c.d. low cost straniere anche molte delle compagnie nazionali (e presumibilmente anche la stessa società Alitalia secondo il piano di ristrutturazione in corso di definizione) hanno o stanno modificando il proprio modello di business conformandolo, almeno in termini di prezzi dei servizi, a quelli delle compagnie low cost europee.

NUOVI FATTORI DI INFLUENZA SUL TREND

Circa l'ulteriore evoluzione del processo di liberalizzazione sono da segnalare tre recenti eventi che sicuramente sono suscettibili di influenzare il mercato del trasporto aereo in termini peraltro al momento non prevedibili:

Il primo è costituito dal recente ingresso nella Unione Europea di ulteriori 10 Paesi, peraltro aeronauticamente caratterizzati da contenute performances di sviluppo a causa prevalentemente delle condizioni economiche dei singoli Stati.

Il secondo è rappresentato dalle conseguenze derivanti dalle sentenze pronunciate dalla Corte di Giustizia UE nel novembre 2002 che hanno imposto agli Stati membri di includere negli accordi aerei bilaterali la c.d. clausola comunitaria.

In pratica, in connessione con il libero diritto di stabilimento riconosciuto in ambito comunitario, il diritto di accesso alle rotte extra comunitarie non dovrà più essere limitato ai vettori del Paese che conclude l'accordo, ma dovrà essere esteso a tutti i vettori comunitari che abbiano sede nel predetto Paese.

Al fine di consentire la piena conoscenza delle potenzialità di negoziazione di nuovi diritti di traffico o di modifica degli esistenti è stato emesso di recente un Regolamento comunitario (n. 847/2004) che instaura un meccanismo obbligatorio di scambio di informazioni sui diritti di traffico.

I riflessi applicativi di tali normative potrebbero non essere favorevoli al consolidamento delle imprese nazionali considerato che i maggiori concorrenti

europei potrebbero essere attratti da tali nuove aperture verso i mercati extra comunitari.

infine si segnala il complesso dei Regolamenti comunitari, di recente promulgati dalla UE alcuni già entrati in vigore, mentre altri saranno applicabili invece dai primi mesi del 2005, che impongono nuovi oneri ai vettori, a tutela dell'utenza, sia in termini assicurativi che di ristoro per i danni e/o disservizi (bagagli, cancellazioni o overbooking) e che sono suscettibili di costituire un peso economico non facilmente gestibile dalle imprese medio-piccole.

Si ritiene utile in conclusione fornire i dati della crescita del trasporto passeggeri linea e charter in Italia ad un decennio dalla introduzione del regime di liberalizzazione che evidenzia, come risulta dalla tabella allegata (all.n.4), un aumento dell'81,81% in ambito nazionale, un aumento del 139,37% in ambito comunitario e del 56,18% in ambito extracomunitario, per un totale generale del +93,83% e quindi conferma i favorevoli risultati del processo di liberalizzazione

Il Trasporto Aereo

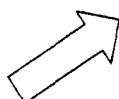
PAGINA BIANCA

Convenzione di Chicago - 1944



Accordo sul trasporto aereo internazionale:

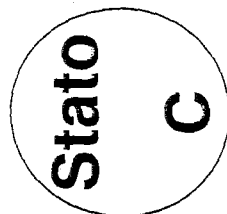
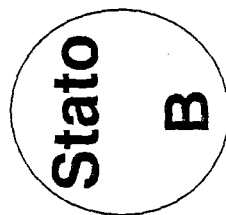
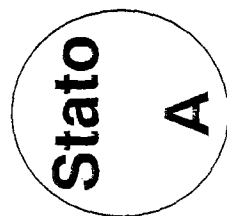
- Libertà dell'aria: terza, quarta e quinta;
- Servizi aerei di linea;
- Servizi aerei non di linea.



Accordo sul transito dei servizi aerei internazionali:

- Libertà dell'aria: prima e seconda.

Che cosa sono le Libertà dell'aria ?



1° Libertà: diritto di sorvolo dello Stato B per aeromobili diretti dallo Stato A allo Stato C.

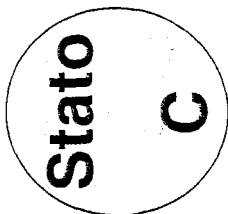
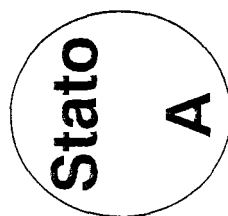
2° Libertà: diritto per gli stessi ad atterrare su B per motivi non commerciali (scali tecnici).

3° Libertà: diritto di sbarco su B di pax, merci e posta imbarcati su A.

4° Libertà: diritto di imbarco su B di pax, merci e posta diretti su A.

5° Libertà: diritto di imbarco / sbarco su B di pax, merci e posta diretti / provenienti da C tramite voli che iniziano o terminano in A.

Nota: vettore di nazionalità A.



6° Libertà: diritto di imbarco/sbarco di pax, merci o posta dallo Stato B allo Stato C o viceversa con scalo intermedio sullo Stato A (di nazionalità del vettore).

7° Libertà: diritto di imbarco/sbarco di pax, merci o posta dallo Stato B allo Stato C o viceversa senza che i voli inizino o terminino sullo Stato A.

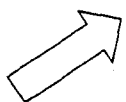
Nota: vettore di nazionalità A.

Accordo sul Transito

L'Italia ha aderito all'accordo sul transito e con il D.M. 5/9/1984 ne ha dettato le disposizioni di attuazione.



- Per il sorvolo e lo scalo tecnico sul territorio nazionale di un aeromobile immatricolato in un Paese aderente a tale accordo non è necessaria una preventiva autorizzazione, ma è sufficiente la sola notifica a cui corrisponde una presa d'atto.



- Il vettore dovrà però essere preventivamente accreditato o designato dal Paese di registrazione.

Accordo sul Transito

Limitazioni:

Per accordo interministeriale con il Ministero degli Affari Esteri ed il Ministero della Difesa sono state create le cosiddette liste “sensibili”, soggette anche a possibili variazioni, che includono alcuni Paesi, il cui ingresso nello spazio aereo nazionale è comunque soggetto ad autorizzazione.

Lista A:

- Include quei Paesi sottoposti ad embargo per cui la richiesta di ingresso sul territorio nazionale deve pervenire solo attraverso canali diplomatici.

Lista B:

- Include quei Paesi che devono essere preventivamente autorizzati all'ingresso nello spazio aereo nazionale. Di questa autorizzazione devono essere informati ENAV e Difesa aerea.

Lista C:

- Include alcuni Paesi che possono avere delle limitazioni ad operare su taluni aeroporti militari aperti al traffico aereo civile.

Servizi aerei di linea

I servizi aerei di linea sono caratterizzati:

1. Offerta al pubblico;
2. Onerosità / Vendita diretta del singolo posto;
3. Regolarità del servizio,

che si esplica attraverso la predeterminazione:

- a) dell'itinerario;
- b) degli orari (pubblicazione);
- c) delle tariffe.

Servizi aerei non di linea

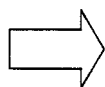
I servizi aerei non di linea (charter) sono caratterizzati:

- 1. Noleggio da parte di uno o più noleggiatori (generalmente Tour Operator) dell'intera capacità dell'aeromobile;**
- 2. Offerta al pubblico effettuata dal noleggiatore attraverso agenzie di viaggio di "pacchetti tutto compreso" comprendenti viaggio A/R + soggiorno o altre tipologie di viaggio;**
- 3. Mancanza, quindi, di vendita diretta da parte del vettore.**

Politica del bilateralismo

Il tentativo di una politica multilaterale intrapresa con la Convenzione di Chicago fallisce.

Gli Stati preferiscono regolare i diritti di traffico mediante accordi bilaterali tra due Paesi. Già nell'atto finale della conferenza infatti si prevede l'autorizzazione di uno Stato per poter operare il servizio da e per il proprio territorio all'impresa designata dall'altra parte contraente.

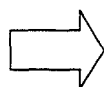


Accordo delle Bermuda I° e II° - 1946 e 1977

- Ripartizione delle capacità, delle rotte, delle tariffe tra due Paesi;
- Regolamentazione all'attività dei charter;
- Designazione delle compagnie aeree.

Politica del multilateralismo

Con il passare degli anni e l'incremento dei traffici commerciali si ripropone però una politica multilaterale.



Accordi di Parigi tra gli Stati aderenti all'E.C.A.C. - 1987

- Fissazione delle tariffe;
- Ripartizione delle capacità sui servizi regolari.

Liberalizzazione comunitaria dei servizi aerei di linea - 1992

3° pacchetto di Regolamenti comunitari : 2407 - 2408 e 2409/1992.

Disciplinano i servizi aerei che si svolgono nell'ambito territoriale comunitario. *

Con l'emanazione del 3° pacchetto di regolamenti comunitari, a seguito di un graduale processo normativo (1° e 2° pacchetto - 1987-1990), viene di fatto liberalizzato il regime dei servizi aerei all'interno della U.E.*

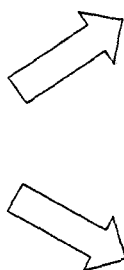
Un vettore aereo in possesso di una licenza di esercizio può esercitare diritti di traffico per il trasporto di passeggeri, merci, o posta su qualsiasi rotta all'interno della comunità europea, senza bisogno di una preventiva autorizzazione (Reg. 2408/92), ma solo di una notifica, ivi incluso il traffico di cabotaggio.

* Per Paesi comunitari oltre a quelli membri dell'U.E. in ambito aeronautico si intendono anche quelli aderenti all'EFTA: Norvegia, Liechtenstein, Islanda. Per la Svizzera vedere a parte (pag.31)

Servizi aerei di linea in ambito comunitario

L'accesso al mercato del trasporto aereo in ambito comunitario viene disciplinato dai Regolamenti U.E. 2407 e 2408/92.

Per il Regolamento 2407/92 un vettore comunitario per poter operare dei servizi aerei per il trasporto di passeggeri, posta o merci, di linea o non di linea, dovrà essere in possesso:



di un Certificato di
Operatore Aereo
(COA)

di una
Licenza di
esercizio

- Nel Certificato di Operatore Aereo si dichiara la capacità professionale e l'organizzazione necessaria dell'operatore ad assicurare l'esercizio dei propri aeromobili in condizioni di sicurezza.
- La Licenza di esercizio che consente al vettore di effettuare a titolo oneroso i servizi di trasporto aereo che intende svolgere.

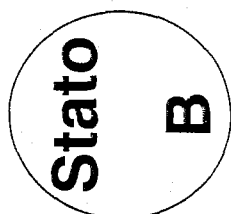
Licenza di esercizio

La licenza di esercizio viene rilasciata dallo Stato membro della Comunità nel quale il vettore richiedente abbia il principale centro di attività e la propria sede sociale.

Condizioni per il rilascio ai sensi del Regolamento 2407/92:

- che il vettore sia in possesso di un C.O.A.;
- che la proprietà venga detenuta in maggioranza da uno Stato della Comunità o da cittadini di Stati comunitari, i quali devono poter esercitare il controllo effettivo del vettore stesso;
- che si dimostri una idoneità finanziaria.

Cabotaggio (8° Libertà dell'aria)



8° Libertà: diritto di imbarco / sbarco di pax, merci e posta diretti tra due punti all'interno di B da parte di un vettore dello Stato A.

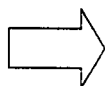
Servizi aerei di linea in ambito comunitario

Limitazioni

1° limite:

Oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale:

Lo Stato membro della Comunità concede il diritto, assegnato dopo una specifica gara, di effettuare servizi aerei di linea in via esclusiva su talune specifiche rotte originanti da un aeroporto situato in una regione periferica o in via di sviluppo.



In Italia sono stati imposti oneri di servizio pubblico sulle rotte per la Sardegna, la Sicilia con le isole di Pantelleria e Lampedusa e la Calabria.

2° limite:**Ripartizione del traffico nell'ambito di un sistema aeroportuale:**

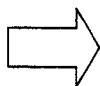
L'art.8 del Regolamento CEE 2408/92 prevede che uno Stato membro della Comunità Europea può regolamentare, senza discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti a uno stesso sistema aeroportuale.

Esempio - Il traffico sull'aeroporto di Linate è regolamentato dal Decreto Ministeriale datato 3 marzo 2000 e successiva modifica in data 5 gennaio 2001, per cui sono consentiti solo i servizi aerei di linea *point to point* con altri aeroporti dell'U.E..

3° limite:**Disponibilità degli Slots:**

Slots disponibili su di un aeroporto ovvero degli orari programmati di arrivo e partenza di un aeromobile in un aeroporto in un determinato giorno.

Al fine di evitare un'iniqua ripartizione delle bande orarie tra i vettori, la Comunità ha emanato uno specifico regolamento:



Regolamento CEE n.95/93 (modificato dal Reg. 793/2004)

Assoclearance

Con il Decreto 44/T del 4 agosto 1997, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha affidato all'Associazione fra le compagnie di navigazione aerea e i gestori aeroportuali "ASSOCLEARANCE" - Associazione italiana gestione clearance e slot", l'incarico di coordinamento nell'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti italiani designati come coordinati o pienamente coordinati, ai sensi e per gli effetti del Regolamento comunitario N.95/93 (art.4).

Tale incarico viene svolto, per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sotto il controllo dell'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile).

Aeroporti coordinati

Ai sensi del Regolamento CEE 95/93 gli aeroporti si distinguono in pienamente coordinati e coordinati.

- **aeroporto coordinato:** è un aeroporto in cui sia stato designato un coordinatore per facilitare l'attività dei vettori che operano o intendono operare in detto aeroporto;
- **aeroporto pienamente coordinato:** è un aeroporto in cui un vettore aereo, per atterrare o decollare durante i periodi in cui l'aeroporto è pienamente coordinato, debba avere ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da un coordinatore;

Gli aeroporti pienamente coordinati sono: ROMA (aeroporti di Fiumicino e Ciampino), MILANO (aeroporti di Linate, Malpensa ed Orio al Serio), CATANIA/ Fontanarossa, FIRENZE/Peretola, NAPOLI/ Capodichino, PALERMO/Punta Raisi, TORINO/Caselle, VENEZIA/Tessera nonché, a decorrere dalla stagione estiva 2004, PANTELLERIA, LAMPEDUSA e CAGLIARI.

Gli aeroporti coordinati sono: BOLOGNA/Borgo Panigale, PISA/S. Giusto,

Con l’emanazione del nuovo regolamento sugli slots (793/2004) la dizione aeroporti pienamente coordinati e coordinati viene sostituita rispettivamente dalla dizione “coordinati” e “ad orari facilitati”.

•aeroporto ad orari facilitati: è un aeroporto in precedenza definito come semplicemente coordinato (o “level 2” secondo la definizione IATA).

Viene introdotto il concetto che la congestione aeroportuale in questa tipologia di aeroporti (nel caso italiano Bologna e Pisa) possa essere risolta tramite la “cooperazione volontaria dei vettori”.

Servizi aerei di linea extracomunitari

L'accesso al mercato del trasporto aereo extracomunitario viene disciplinato oltre che dal Codice della Navigazione dal sistema degli accordi bilaterali.

Un vettore comunitario per poter effettuare dei collegamenti aerei di linea sulle rotte extracomunitarie per il trasporto di passeggeri, posta o merci, dovrà essere in possesso:

- di un Certificato di Operatore Aereo (COA);
- di una Licenza di esercizio;
- di una Concessione;
- di una Designazione.

Concessione

I servizi di trasporto aereo di linea non possono essere istituiti né esercitati se non per concessione governativa, mediante decreto del Presidente della Repubblica. Art.776 – C.d.N. Tuttavia, il fatto che la Legge 1271/1991 n.13 non prevede quest'atto concessorio nell'ambito dell'elencazione tassativa degli atti di competenza del Presidente della Repubblica, fa sì che debba utilizzarsi il decreto ministeriale.

La concessione non può avere una durata superiore a dieci anni.

La concessione decade:

- quando il concessionario non ha iniziato l'esercizio nel giorno indicato dalla concessione, a meno che il ritardo sia derivato da causa a lui non imputabile;
- quando non viene costituita la Società, considerando che la concessione può essere fatta anche a Società da costituire;
- negli altri casi indicato nell'atto di concessione.

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 preconstituita;**
- 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

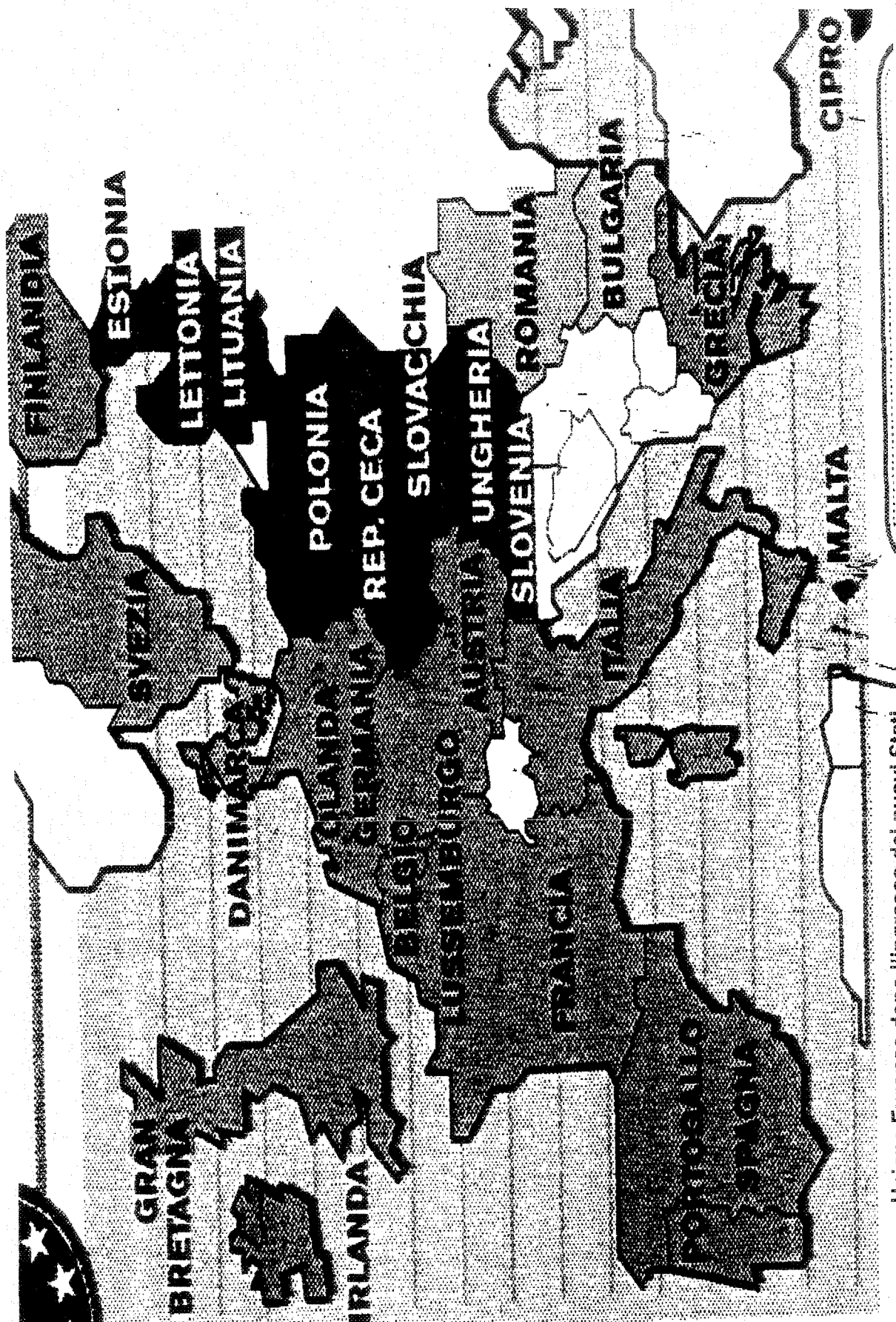
La liberalizzazione comunitaria e il forte sviluppo del mercato del trasporto aereo ha spinto l'Italia verso una politica di maggiore apertura anche nell'ambito degli accordi bilaterali.

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