



LA REGOLAZIONE ECONOMICA

Compagnie aeree nazionali	24
Diritti di traffico con Paesi extra UE	28
Libertà dell'aria	30
Assegnazione slot	31
Oneri di servizio pubblico	32
Osservatorio sulle gestioni aeroportuali	33

01

LA REGOLAZIONE ECONOMICA

Compagnie aeree nazionali

VETTORI GRUPPO A E GRUPPO B

L'ENAC, è l'Autorità aeronautica competente che, ai sensi della normativa europea in vigore, regolamento (CE) n. 1008/2008, rilascia ai vettori la licenza di trasporto aereo passeggeri e merci, provvedimento indispensabile per svolgere tali attività. L'Ente, sulla base di tale competenza, può rilasciare, respingere, revocare o sospendere una licenza d'esercizio.

Vettori gruppo A: utilizzano aeromobili con peso massimo al decollo superiore a 10 tonnellate e/o con capacità superiore a 19 posti

L'attività di rilascio della licenza, così come quella successiva di vigilanza per il suo mantenimento, prevede la verifica e il controllo del rispetto da parte delle compagnie aeree nazionali cosiddette di gruppo A di una serie di requisiti legali, economico-finanziari, finanziari e tecnico-operativi.

Vettori gruppo B: utilizzano aeromobili con peso massimo al decollo inferiore a 10 tonnellate e/o con capacità inferiore a 20 posti

Per quanto riguarda le compagnie cosiddette di gruppo B è condizione necessaria per il rilascio della licenza la dimostrazione del possesso di un patrimonio netto pari ad almeno 100.000 Euro.

In fase di rilascio della licenza, l'idoneità del vettore viene valutata su dati previsionali che devono risultare congrui con il piano economico che deve essere presentato per i primi tre anni di attività.

In particolare, le compagnie aeree che richiedono per la prima volta il rilascio della licenza di esercizio devono poter dimostrare di:

- avere il principale centro di attività nel territorio italiano ed essere detenute per oltre il 50% da uno Stato membro e/o da cittadini europei;
- essere titolari di COA (Certificato di Operatore Aereo) valido;
- avere nella propria disponibilità uno o più aeromobili in proprietà oppure impiegati in base a un contratto di locazione (dry lease);
- avere un'adeguata struttura aziendale;
- essere in grado di far fronte agli impegni econo-

- mici effettivi e potenziali stabiliti in base a presupposti realistici per un periodo di 24 mesi a decorrere dall'inizio delle operazioni;
- poter far fronte ai costi fissi e operativi per un periodo di tre mesi dall'inizio delle operazioni, senza considerare le entrate derivanti da tali operazioni;
- possedere la copertura assicurativa minima prevista dalla normativa vigente in materia;
- soddisfare i requisiti di onorabilità (prove relative alla moralità o all'assenza di fallimento) richiesti alle persone che gestiscono l'attività dell'impresa effettivamente e in modo continuato.

La verifica e i controlli successivi al rilascio avvengono su dati a consuntivo, che comprendono tra l'altro l'operativo del vettore, le chiusure contabili infrannuali e il bilancio d'esercizio certificato. L'ENAC svolge la propria attività di monitoraggio con cadenza almeno semestrale.

I titolari delle licenze di esercizio devono presentare all'Ente i propri bilanci certificati entro sei mesi dall'ultimo giorno del relativo esercizio finanziario. Inoltre sono tenuti a notificare tutti gli eventi che possano comportare modifiche sostanziali della loro attività o societari, quali nuovi servizi aerei verso aree geografiche precedentemente non servite, cambiamenti del tipo (o del numero) di aeromobili utilizzati, eventuali fusioni o acquisizioni previste, cambiamenti di proprietà di una quota azionaria che rappresenti più del 10% del capitale complessivo. L'ENAC, qualora si abbiano evidenze di perdita delle condizioni previste, effettua specifici accertamenti. In caso di inadempimenti o di riscontro della mancanza di requisiti necessari, l'Ente può procedere alla sospensione temporanea o alla revoca della licenza. Può rilasciare, tuttavia, una licenza provvisoria di durata non superiore ai dodici mesi, purché sussista la prospettiva realistica di una ristrutturazione finanziaria soddisfacente entro tale periodo di tempo e non esistano pericoli per la sicurezza. L'ENAC, inoltre, verifica l'applicazione in Italia della normativa comunitaria relativa al possesso dei requi-

siti minimi assicurativi da parte delle compagnie aeree e degli esercenti di aeromobili. L'assicurazione è volta a coprire la responsabilità del vettore per i danni causati a passeggeri, bagagli, merci, posta e soggetti terzi. Per ogni tipologia di danno, la normativa comunitaria ha determinato il valore risarcitorio minimo che deve essere necessariamente garantito dalla copertura assicurativa della compagnia aerea.

IL MODELLO DI LICENZA DI TRASPORTO AEREO

L'ENAC ha realizzato i modelli della Licenza di esercizio di trasporto aereo (Licenza) e della Licenza provvisoria di esercizio di trasporto aereo (Licenza provvisoria). Tali modelli sono stati realizzati ai fini di standardizzazione dei provvedimenti emanati dall'Ente nell'intento di uniformare la Licenza con il COA.

Il modello di Licenza si articola in due differenti documenti: la Licenza, la Specifica della Licenza (Specifico) con allegato l'elenco degli aeromobili autorizzati.

REPUBBLICA ITALIANA
Stato Membro dell'Unione Europea
The Italian Republic, European Union Member State


ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE
ITALIAN CIVIL AVIATION AUTHORITY

LICENZA DI ESERCIZIO DI TRASPORTO AEREO
OPERATING LICENCE

N. I-L 000
L'ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Italian Civil Aviation Authority
certifica che
certifies that

DENOMINAZIONE - Forma Giuridica
Sede Legale : INDIRIZZO - CAP - CITTÀ

risponde ai requisiti previsti dal Regolamento (CE) n. 1008/2008
satisfies the requirements prescribed in Regulation (EC) no.1008/2008
ed è idonea a effettuare
and is hereby authorized to perform
servizi di trasporto aereo commerciale,
commercial air transport,
come da Specifica allegata,
according to the attached Specification,

subordinatamente al possesso di un valido Certificato di Operatore Aereo (COA),
provided that it is Air Operator's Certificate (AOC) Holder.

Questa Licenza non è trasferibile
This Licence is not transferable
e rimane valida salvo sospensione o revoca.
and shall continue in effect unless suspended or revoked.

Edizione / Issue 0
Data / Date gg mese aaaa

■ Direttore Licenze
Head of Licensing
Nome Cognome

Enac ALI - 001 (11/12)
Lic Es



Licenza di Esercizio di Trasporto Aereo - Operating Licence N. I-L 000

Operatore - Operator : DENOMINAZIONE - Forma giuridica

■ **Tipologia di Licenza**
Type(s) of Licence

MTOM ≥ 10 ton / passeggeri-passengers ≥ 20

MTOM < 10 ton / passeggeri-passengers < 20

■ **Tipi di Operazioni**
Type(s) of Operations

A1 - Trasporto Passeggeri - Passengers

A2 - Trasporto Merci - Cargo

■ **Organo amministrativo**
Management Board

Amministratore unico
Chief Executive Officer (since gg mese aaaa):
ovvero / or (dal Month dd year)

C.d.A.
Board of Directors (dal gg mese aaaa):
(since Month dd year)

■ Presidente
Chairman

■ Amministratore Delegato
Chief Executive Officer

■ Consiglieri:
Directors

■ **Sospensioni**
Suspensions

Il gg mese aaaa ripristinata il gg mese aaaa
restored

Il Direttore Licenze
Head of Licensing
Nome Cognome

Ad ogni modifica ritirare l'originale della Revisione precedente

Lista degli Aeromobili Autorizzati allegata
List of Authorized Aircrafts attached

Enac ALI-001 (1/1/12)
Lic Es Spec Oper

Si è deciso di concentrare nella Specifica, aggiornata con revisioni, le principali informazioni relative al vettore, senza però appesantirla con informazioni troppo dettagliate che avrebbero implicato frequenti nuove successive edizioni.

Nella definizione del nuovo modello si è tenuto conto in primo luogo delle esigenze di ufficialità e leggibilità del documento, per sua stessa natura destinato a un utilizzo di tipo istituzionale con una circolazione a livello internazionale. Pertanto, la Licenza e la relativa Specifica sono state redatte in lingua italiana con traduzione interlineare in inglese.

La Licenza di trasporto aereo non ha limiti di validità; rimane pertanto valida salvo sospensione o revoca.

Nel caso della Licenza provvisoria è indicato anche il termina di validità.

Nel corso del 2012 l'ENAC ha proseguito lo sviluppo e l'applicazione di un nuovo modello di verifica e controllo dei risultati economico-finanziari dei vettori nazionali di gruppo A.

L'azione di vigilanza è condotta attraverso l'individuazione di specifici indicatori tali da rappresentare le condizioni economico-finanziarie che, rapportate ai dati operativi dei vettori, siano in grado di indurre l'ENAC all'adozione delle eventuali azioni di competenza.

Per cogliere le reali specificità del comparto, l'Ente ha avviato inoltre un sistema di vigilanza imperniato su tipici indicatori di settore calcolati a partire da una serie di dati operativi: tipo aeromobile, tipologia volo, numero di voli, block hours, load factor, yield, ricavi, costi, risultato, etc.

Il sistema di verifica della situazione economico-finanziaria messo a punto dall'ENAC e l'individuazione di indicatori specifici del settore, con l'elaborazione di un benchmark, sarà in grado di esprimere le tipicità del comparto, assumendo il proprio rilievo se posto in stretta correlazione con la sicurezza del volo, la regolarità dei servizi, il rispetto dei diritti dei passeggeri. Il lavoro svolto ha messo in evidenza le principali difficoltà che i vettori italiani hanno dovuto affrontare nel corso del 2012, legate a elementi congiunturali amplificati dalla perdurante crisi economica, che ha posto in evidenza, talvolta estremizzandoli, i limiti strutturali del comparto dell'aviazione civile. Le compagnie italiane si sono dovute confrontare con la frammentazione di una quota di mercato già di per sé ristretta, con la competizione delle low cost, dei charter e dei concorrenti tradizionali, che hanno reso necessari interventi di razionalizzazione su strutture aziendali con costi operativi alti, limitata redditività, ricorso frequente a finanziamenti a breve e bisogno di liquidità.

Hanno pesato sull'andamento delle compagnie aeree nel 2012 l'aumento del costo del carburante (con il petrolio stabilmente oltre i 100 dollari al barile), il calo della domanda dovuto a una diminuzione della propensione del singolo al consumo, oltre a eventi contingenti come la crisi politica nei Paesi del Mar Rosso e del Medio Oriente, che finiscono

per incidere negativamente non solo sugli specifici bacini di traffico direttamente interessati.

Anche i processi di concentrazione, avviati con sempre maggiore frequenza dalle compagnie nazionali, non sembrano aver ottenuto gli effetti auspicati di rilancio del settore, anche quando sono giunti a buon fine.

Le difficoltà che incontrano i vettori ad adeguarsi alle nuove mutate condizioni del mercato del trasporto aereo, acuite da una crisi economica di portata generale che tende a limitare la disponibilità di risorse finanziarie, concorrono solo in parte a giustificare l'attuale stato di criticità delle compagnie aeree italiane. La crisi di liquidità e un forte indebitamento hanno reso più evidenti i tipici segnali di sofferenza economico-finanziaria quali il mancato pagamento dei corrispettivi relativi a tasse di terminale e di rotta, diritti aeroportuali o il ritardato pagamento dei costi di manutenzione o dei fornitori.

Le difficoltà del settore sono risultate più traumatiche per alcuni vettori nazionali, con criticità che hanno portato in un caso alla sospensione della licenza

e in un altro al rilascio di una licenza provvisoria in vista di una ristrutturazione aziendale con l'ausilio dell'istituto del concordato preventivo in continuità. Nel 2102, con il rilascio della licenza a un nuovo vettore (New Livingston), si è tuttavia confermato il permanere dell'interesse da parte degli investitori verso il settore del trasporto aereo.

Nell'industria del trasporto aereo nazionale, nell'ambito dei vettori operativi del gruppo A, si rilevano condizioni profondamente variegata per struttura, tipologia di business e livello di capitalizzazione.

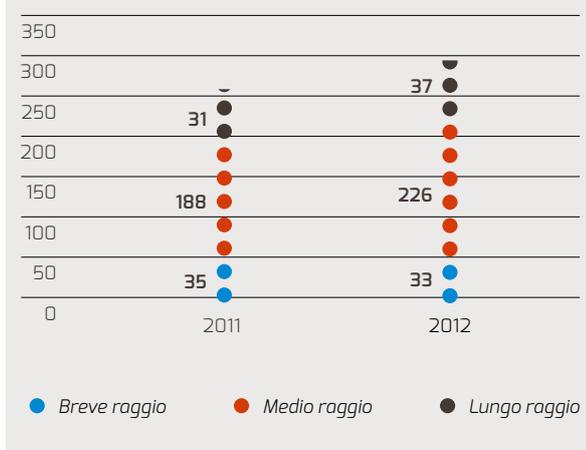
Esaminando nello specifico la situazione della flotta dei singoli vettori, come esposto nella tabella seguente, il numero degli aeromobili della flotta italiana a fine 2012 era costituito da 296 aeromobili (il 76% dei quali per tratte a medio raggio - A320, B737, MD80, etc.), con un aumento del numero totale di aeromobili del 16,5% rispetto al 2011.

Dalla tabella che segue emerge che il mercato di medio raggio è quello su cui risultano al momento attestate le compagnie nazionali, come dimostra l'ingresso in flotta di numerosi aeromobili di tale ti-

Flotte dei vettori di gruppo A	2011			2012		
	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio	Breve raggio	Medio raggio	Lungo raggio
Air Dolomiti	10	5		10	6	
Air Italy		8	5		9	4
Air Vallée	2			1		
Alitalia-CAI	12	110	15	12	142	22
Belle Air Europe	1	2		1	2	
Blue Panorama*	2	8	4	2	8	4
Cargolux Italia			2			2
Meridiana fly	3	25	3	3	21	3
Miniliner		5			7	
Mistral Air	2	5		1	6	
Neos		6	2		6	2
New Livingston**					5	
Skybridge Airops	1			1		
Small Planet		2			2	
Wind Jet***	2	12		2	12	
Subtotale	35	188	31	33	226	37
Totale		254			296	

* Licenza provvisoria dal 23 ottobre 2012 | ** Licenza rilasciata nel 2012 | *** Licenza sospesa il 16 agosto 2012

Suddivisione delle flotte in base alle tipologie di aerei utilizzati



pologia nel corso del 2012.

Rispetto ai vettori di gruppo B, nel corso del 2012, a seguito dei controlli effettuati, in sei casi si è resa necessaria l'adozione di provvedimenti di sospensione o revoca della licenza mentre è stata rilasciata una licenza a un nuovo operatore e una licenza è stata ripristinata.

VETTORI CARGO

Nel corso del 2012, nel settore cargo, hanno operato tre compagnie: la Cargolux Italia con due aeromobili per tratte a lungo raggio, di cui uno a noleggio, la Miniliner con sette aeromobili per tratte a medio raggio e la Mistral Air che utilizza a tal fine sei aeromobili a medio raggio.

VETTORI CHARTER

Per quanto riguarda gli operatori interamente dedicati all'attività non di linea, nel corso del 2012 è stata rilasciata, come accennato in precedenza, la licenza a New Livingston, che ha effettuato attività esclusivamente charter con 5 aeromobili a medio raggio.

Alcuni operatori che svolgono prevalentemente attività charteristica (Air Italy e Blue Panorama) hanno diversificato l'offerta utilizzando parte della flotta anche per servizi di linea.

Diritti di traffico con Paesi extra UE

La liberalizzazione dei collegamenti aerei attuata all'interno dell'Unione europea ha come riferimento il regolamento (CE) n. 1008/2008. I collegamenti verso destinazioni esterne all'UE sono invece regolati da accordi aerei bilaterali.

Una politica di apertura e sviluppo del mercato è stata costantemente perseguita dal nostro Paese, in applicazione degli indirizzi previsti dalla direttiva ministeriale del 7 luglio 2000 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (pubblicata su Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 230 del 2 ottobre 2000).

Con l'obiettivo di dar vita alla promozione generale di nuovi accordi aerei o alla modifica di quelli vigenti, il legislatore italiano, sin dal 2009, ha dato un forte impulso all'ampliamento e alla liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo su rotte esterne all'Unione attraverso le disposizioni stabilite dall'art. 19, comma 5-bis della legge 28 gennaio 2009, n. 2 di conversione, con modificazioni, del decreto legge 29 novembre 2008, n. 185.

In attuazione di tale normativa, è stata avviata nei confronti di paesi esterni all'Unione europea, di seguito indicati, una procedura di richiesta di apertura dei negoziati, al fine di ampliare le intese vigenti o di stipulare nuovi accordi: Algeria, Angola, Arabia Saudita, Argentina, Armenia, Azerbaijan, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Bielorussia, Brasile, Bosnia, Capo Verde, Cina, Corea, Croazia, Cuba, Ecuador, Egitto, Emirati Arabi, Filippine, Gambia, Georgia, Giamaica, Giappone, Giordania, Hong Kong, India, Iraq, Israele, Kazakistan, Kenya, Kosovo, Kuwait, Libia, Macedonia (FYROM), Messico, Moldova, Montenegro, Mozambico, Nicaragua, Nigeria, Pakistan, Panama, Qatar, Russia, Senegal, Serbia, Singapore, Siria, Sri Lanka, Sud Africa, Taiwan, Tagikistan, Tanzania, Thailandia, Tunisia, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Venezuela, Vietnam.

I negoziati si sono conclusi con: Algeria, Arabia Saudita (2 accordi), Bahrein, Brasile (2 accordi), Cina (2 accordi), Corea, Croazia (2 fasi previste

dall'ECAA), Cuba, Emirati Arabi Uniti (3 accordi), Etiopia, Hong Kong, Israele, Iraq, India, Giappone (3 accordi), Georgia, Giordania, Kuwait, Kosovo, Macedonia (FYROM), Messico, Moldova, Panama, Qatar (2 accordi), Russia (2 intese provvisorie e 1 accordo), Sri Lanka, Singapore, Taiwan, Ucraina (2 accordi), Vietnam (2 accordi).

Si segnala, in particolare, che nel 2012 si sono svolte con esito positivo le consultazioni con Russia, Etiopia, Cina, Moldova, Cuba, Arabia Saudita, Messico, Algeria.

Le attività di negoziazione proseguono con vari Stati, ai quali sono state inviate proposte che al momento non risultano riscontrate dalla controparte ovvero sono state riscontrate con una controproposta in corso di valutazione (in alcuni casi le intese avviate hanno condotto all'indizione di consultazioni dirette programmate per il 2013).

In particolare, nel 2012 il confronto negoziale è stato attivo con: Argentina, Azerbaijan, Barbados, Corea del Sud, Ecuador, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Eritrea, Hong Kong (terzo accordo), Libia, Nicaragua, Senegal, Turkmenistan, Turchia, Ucraina (terzo accordo).

Ciò evidenziato, grazie alla stipula di nuovi accordi, sono stati ottenuti, dal 2009, importanti risultati in termini di ampliamento di diritti e facoltà a favore dell'utenza, delle compagnie aeree nazionali:

- ampliamento del plafond di frequenze (passeggeri e cargo): circa 375 servizi settimanali addizionali per parte, la liberalizzazione dei servizi con la Croazia (anche 5^a libertà in Europa) e con il Kosovo, la Serbia, la Macedonia (3^a e 4^a libertà) e la Moldova, la liberalizzazione dei servizi cargo tra Italia e India, la liberalizzazione delle relazioni Italia - Dammam (Arabia), l'ampliamento delle facoltà di designazione per i collegamenti con il Messico;
- ampliamento del numero di scali operabili: oltre 28 scali addizionali per parte e la completa liberalizzazione degli scali con Croazia, Macedonia,

Serbia, Kosovo e Moldova;

- liberalizzazione dei vettori designabili: in relazione a 12 Paesi extra UE sono state eliminate le restrizioni al numero di vettori designabili da ciascuna parte;
- in 14 accordi (compresi 4 firmatari dell'ECAA - European Common Aviation Area) è stata introdotta la clausola che dà la possibilità a tutte le compagnie con licenza rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea di svolgere servizi tra l'Italia e il Paese esterno alla UE.

In attuazione della legge 28 gennaio 2009, n. 2, l'ENAC, nelle more della definizione di nuovi accordi, ha rilasciato autorizzazioni temporanee all'esercizio di diritti di traffico ai vettori esteri (extra UE) interessati a sviluppare i collegamenti con il nostro Paese.

Pertanto dall'entrata in vigore della legge 28 gennaio 2009, n. 2 sono stati autorizzati i seguenti collegamenti addizionali in deroga a quanto previsto nelle intese vigenti:

SERVIZI SETTIMANALI	
WINTER 12-13	+ 91
SUMMER 12	+ 67
WINTER 11-12	+ 138
SUMMER 11	+ 138
WINTER 10-11	+ 105
SUMMER 10	+ 43
WINTER 09-10	+ 16
SUMMER 09	+ 11
WINTER 08-09	+ 11

Questi collegamenti hanno in particolare riguardato lo sviluppo di relazioni con Armenia, Russia, Turchia, Tunisia, Qatar, Emirati Arabi Uniti, Hong Kong e Bielorussia, con ricadute positive sul sistema aeroportuale italiano. Gli aeroporti interessati sono stati quelli di Bergamo, Torino, Milano, Genova, Venezia, Verona, Bologna, Rimini, Napoli.

Gli accordi aerei bilaterali o multilaterali, che stabiliscono i diritti di traffico e le modalità di esercizio dei

Libertà dell'aria

Prima libertà: consente il sorvolo di uno Stato senza scalo

Seconda libertà: prevede il solo scalo tecnico (ad es. per rifornimento)

Terza libertà: consente lo sbarco di carico commerciale proveniente dal proprio Stato in uno Stato Terzo

Quarta libertà: consente l'imbarco di carico commerciale in uno Stato Terzo e il relativo sbarco nel proprio Stato

Quinta libertà: consente lo sbarco e l'imbarco di carico commerciale tra due Stati Terzi, partendo dal proprio Stato

Sesta libertà: si ha nel caso di imbarco e sbarco di carico commerciale tra due Stati Terzi, con sosta intermedia nel proprio Stato

Settima libertà: prevede l'imbarco e lo sbarco del carico commerciale tra due Stati Terzi, senza partire dal proprio Stato

Ottava libertà: l'imbarco e lo sbarco del carico commerciale avvengono all'interno di uno Stato Terzo partendo dal proprio Stato

Nona libertà: l'imbarco e lo sbarco del carico commerciale avvengono all'interno di uno Stato Terzo, senza partire dal proprio Stato



servizi aerei, disciplinano, di norma in termini limitativi, i servizi internazionali di trasporto aereo inerenti rotte esterne all'Unione europea.

Tenuto conto di quanto stabilito nelle intese, l'ENAC procede alla designazione dei vettori nazionali presso gli Stati esterni all'Unione europea e all'accettazione delle designazioni dei vettori esteri designati dalle competenti autorità. Nel 2012 le procedure di designazione hanno dato vita a oltre 40 procedimenti.

Sono state inoltre attuate, in via sperimentale, una serie di procedure che - nell'ottica dell'osservanza dei principi di trasparenza, non discriminazione, efficienza e speditezza dell'azione amministrativa - hanno teso ad assicurare la costante verifica degli interessi presenti sul mercato e il pronto affidamento dei diritti.

Al termine delle procedure avviate, nel 2012 sono state emesse oltre 30 disposizioni di affidamento/revoca dei diritti.

A norma degli artt. 785 e 788 del Codice della Navigazione, sono state svolte procedure di selezione pubblica per l'affidamento di diritti su rotte connotate da insufficienza dei diritti rispetto alle richieste del mercato. Nel 2012, tali procedure hanno riguardato i diritti inerenti: Messico, Russia e Senegal.

Ai sensi dell'art. 785 del Codice della Navigazione si è poi proceduto, sulla base del monitoraggio effettuato in relazione alle attività svolte nel 2012, all'attivazione delle procedure (di stipula, rinnovo, modifica) delle Convenzioni con i vettori nazionali Blue Panorama, Neos, Wind Jet, Cargolux Italia, Alitalia, Air Italy e Meridiana fly, Easy Jet.

Nel 2012 l'ENAC ha rilasciato complessivamente 4682 autorizzazioni per collegamenti con Paesi esterni all'Unione europea. Le predette autorizzazioni sono state rilasciate alle compagnie aeree nazionali, a quelle con licenza di altri Stati Membri dell'Unione europea nonché a quelle extra-UE. Si tratta di un'attività che mira a garantire la sicurezza degli utenti e lo sviluppo dell'industria di settore e presuppone la verifica della conformità di ciascun servizio agli accordi aerei esistenti e alle normative vigenti, in particolare in riferimento alla sicurezza del volo ed agli aspetti assicurativi.

I servizi di linea sono operati da circa 10 compagnie

italiane, che di norma sottopongono all'attenzione dell'ENAC un centinaio di programmi, e da oltre 95 compagnie estere designate dalle relative autorità. Ai voli di linea si aggiungono numerosi servizi charter nonché voli taxi, voli di Stato, voli umanitari, di emergenza e per il trasporto di merci pericolose.

Assegnazione slot

Nel 2012 l'ENAC ha proseguito l'attività di monitoraggio sull'applicazione del Regolamento dell'Unione europea relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (regolamento (CEE) n. 95/93 e s.m.i.).

Ai sensi di tale Regolamento, l'effettuazione di voli privi di slot o operati in difformità dello slot assegnato dà luogo a violazioni amministrative sanzionabili. L'ENAC, nelle sue funzioni di organismo responsabile per l'irrogazione delle sanzioni amministrative in materia di bande orarie (slot), ai sensi del decreto legislativo 4 ottobre 2007, n. 172, nel corso del 2012 ha proseguito nell'attività sanzionatoria nei confronti dei vettori inadempienti, sottoponendo a verifica 107 voli. Nell'ambito delle funzioni assegnate all'ENAC in materia di bande orarie, ai sensi dell'art. 3 del regolamento (CE) n. 793/2004, alla fine del 2012, l'Ente ha provveduto ad avviare le procedure finalizzate a designare l'aeroporto di Rimini quale aeroporto "ad orari facilitati". Ai sensi dell'art. 9 del predetto regolamento ha inoltre provveduto a riservare slot in favore dei vettori esercenti le rotte in continuità territoriale con Sardegna, Sicilia, Crotona, Reggio Calabria e Bolzano. L'ENAC ha proseguito nell'opera di supporto ai vettori nazionali presso le Autorità estere per la concessione degli slot in favore delle compagnie italiane. In particolare, si segnalano gli interventi presso le Autorità cinesi e russe. Come negli anni passati, inoltre, su richiesta di vettori, gestori aeroportuali e di Assoclearance, associazione individuata quale Coordinatore dell'assegnazione delle bande orarie, è costantemente intervenuto

su problematiche riguardanti l'ambito aeroportuale, anche adottando azioni rapide e concrete, al fine di dare tempestiva soluzione a situazioni di criticità. Infine, nel 2012, l'ENAC ha partecipato all'attività di revisione dei regolamenti sopra citati presso il Consiglio europeo, congiuntamente alla rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea, sulla base della proposta avanzata dalla Commissione il 1° dicembre 2011 nell'ambito dell'Airport package volto a promuovere crescita, connettività e mobilità sostenibile.

La proposta della Commissione verteva principalmente sui seguenti punti:

- introduzione di un mercato secondario degli slot in aggiunta alle facilitazioni concesse in favore dei new entrant nell'ottenimento delle bande orarie;
- rafforzamento dell'indipendenza del Coordinatore e miglioramento del processo di assegnazione delle bande orarie;
- integrazione del processo di allocazione degli slot con il progetto di Cielo Unico europeo;
- modifica della cosiddetta "Regola dell'80/20" per il riconoscimento della storicità degli slot (che avrebbe dovuto essere portata a 85/15) e della definizione di serie di slot (la lunghezza della serie avrebbe dovuto essere incrementata dagli attuali 5 a 15 slot nella stagione estiva e da 5 a 10 in quella invernale);
- previsione di penalizzazione per il tardivo rilascio delle bande orarie non utilizzate.

La proposta della Commissione di modifica dei Regolamenti vigenti ha subito delle variazioni e allo stato attuale i lavori di revisione non sono ancora terminati.

Oneri di servizio pubblico

Provincia Autonoma di Bolzano

Rotta:

Bolzano - Roma Fiumicino e viceversa

La società Air Alps, che si era aggiudicata la gara pubblicizzata nella GUUE C 178 del 31 luglio 2009,

ha operato i voli onerati fino al 30 novembre 2012, data di scadenza della convenzione.

Regione Calabria

Rotte:

Crotone - Milano Linate e viceversa

Crotone - Roma Fiumicino e viceversa

La società Alitalia, che si era aggiudicata le gare pubblicizzate nella GUUE C 170 del 10 giugno 2011, ha operato i voli onerati fino al 6 dicembre 2012, data di scadenza delle convenzioni.

Rotta:

Reggio Calabria - Torino Caselle e viceversa

La società Alitalia, che si era aggiudicata la gara pubblicizzata nella GUUE C 141 del 12 maggio 2011, ha continuato a operare i voli onerati nel 2012.

Regione Toscana

Rotte:

Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa

Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa

La gara pubblicizzata nella GUUE C 281 del 24 settembre 2011 è stata aggiudicata alla compagnia aerea Silver Air, ma i collegamenti non sono mai iniziati. L'art. 16 comma 11 del regolamento (CE) n. 1008/2008, infatti, prevede che "un onere di servizio pubblico sia scaduto se sulla rotta soggetta a tale onere non è stato effettuato alcun servizio aereo di linea per un periodo dodici mesi". Non essendo stato operato nessun collegamento sulle rotte in questione entro un anno a decorrere dalla data indicata nel decreto di imposizione (27 marzo 2011), gli oneri di servizio pubblico sulle rotte Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa e Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa sono scaduti.

Regione Autonoma della Sardegna

Le gare pubblicizzate nella GUUE C 38 dell'11 febbraio 2012 sono andate deserte. Si è quindi resa necessaria la convocazione della Conferenza dei Servizi le cui risultanze produrranno a breve la pubblicazione di un nuovo decreto di imposizione e di nuovi bandi di gara.

Per continuare a garantire i servizi sulle rotte onerate, la Regione Sardegna (cui dal 1° gennaio 2010, in applicazione dell'art.1 commi 837 e 840 della legge del 29 dicembre 2006, n. 296, sono state trasferite le funzioni relative alla continuità territoriale) ha pubblicato il 26 ottobre 2012 un avviso che ha consentito ai vettori la possibilità di accettare le rotte previste dai decreti ministeriali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 agosto 2008, n. 103/2008 (rotte storiche - CT1) e 29 dicembre 2005, n. 36/2005 (continuità minore - CT2).

La situazione delle accettazioni delle rotte in oneri di servizio pubblico, al 27 ottobre 2012, è la seguente:

Rotte storiche (CT1) - D.M. n. 103/2008

Alghero - Milano Linate e viceversa

accettata da Meridiana fly

Alghero - Roma Fiumicino e viceversa

accettata da Alitalia-C.A.I.

Cagliari - Milano Linate e viceversa

accettata da Alitalia-C.A.I. e Meridiana fly

Cagliari - Roma Fiumicino e viceversa

accettata da Alitalia-C.A.I. e Meridiana fly

Olbia - Milano Linate e viceversa

accettata da Meridiana fly

Olbia - Roma Fiumicino e viceversa

accettata da Meridiana fly

Continuità minore (CT2) - D.M. n. 36/2005

Alghero - Bologna e viceversa

accettata da Meridiana fly

Alghero - Torino e viceversa

accettata da Meridiana fly

Cagliari - Bologna e viceversa

accettata da Meridiana fly

Cagliari - Firenze e viceversa

non accettata

Cagliari - Napoli e viceversa

accettata da Meridiana fly

Cagliari - Palermo e viceversa

non accettata

Cagliari - Torino e viceversa

accettata da Meridiana fly

Cagliari - Verona e viceversa

accettata da Meridiana fly

Olbia - Bologna e viceversa

accettata da Meridiana fly

Olbia - Verona e viceversa

accettata da Meridiana fly

Regione Siciliana

Rotte:

Pantelleria - Palermo e viceversa

Lampedusa - Palermo e viceversa

Lampedusa - Catania e viceversa

Pantelleria - Trapani e viceversa

La gara pubblicizzata nella GUUE C 18 del 21 gennaio 2012 è andata deserta. Si è quindi resa necessaria la convocazione della Conferenza dei Servizi le cui risultanze produrranno a breve la pubblicazione di un nuovo decreto di imposizione e di un nuovo bando di gara.

La società Meridiana fly ha esercito i collegamenti onerati sino al 27 ottobre 2012.

Dal 28 ottobre 2012 i collegamenti sono svolti dalla società Darwin Airlines che è stata selezionata dall'ENAC attraverso una ricerca di mercato concordata con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con la Regione Siciliana con l'obiettivo di continuare a garantire la mobilità dei cittadini di Lampedusa e Pantelleria.

Osservatorio sulle gestioni aeroportuali

Gli aeroporti nazionali appartenenti al demanio aeronautico e aperti al traffico commerciale sono così suddivisi:

- a gestione totale (di cui alcuni affidati per legge speciale);
- a gestione parziale e precaria;
- a gestione diretta ENAC.

Gestioni totali per legge speciale

SOCIETÀ PER AZIONI	AEROPORTO	CONVENZIONE
SEA	Milano Linate e Malpensa	Fino al 2041
SAVE	Venezia	Fino al 2041
SAGAT	Torino	Istruttoria in corso
SACBO	Bergamo	Fino al 2042
ADR	Roma Fiumicino e Ciampino	Atto unico ¹ fino al 2044
Aeroporto di Genova	Genova	Fino al 2027

¹ In data 21/12/2012 è stato approvato con DPCM l'atto unico il cui titolo I concernente la convenzione di affidamento della gestione totale sino al 2044 e il titolo II le regole tariffarie valide fino al 2044 nonché il CdP per il primo periodo tariffario 2012 - 2016.

Gestioni totali ex D.M. 521/97

SOCIETÀ PER AZIONI	AEROPORTO	CONVENZIONE
Aeroporti di Puglia	Bari, Brindisi, Foggia, Taranto	Fino al 2043
GESAC	Napoli	Fino al 2043
AdF	Firenze	Fino al 2043
GEASAR	Olbia	Fino al 2044
SAB	Bologna	Fino al 2044
SAT	Pisa	Fino al 2046
SOGAER	Cagliari	Fino al 2047
SAC	Catania	Fino al 2047
GESAP	Palermo	Fino al 2047
Aeroporto FVG	Trieste - Ronchi dei Legionari	Fino al 2047
SOGEAAL	Alghero	Fino al 2047
SAGA	Pescara	Fino al 2038
Aeroporto Valerio Catullo	Verona	Fino al 2048
SACAL	Lamezia Terme	Fino al 2048
AERDORICA	Ancona	Fino al 2048
Aeroporto Valerio Catullo	Brescia	Fino al 2053
AIRGEST	Trapani	Fino al 2043
AER/TRE	Treviso	Fino al 2053



Gestioni parziali e precarie

AEROPORTO	GESTORE
Albenga (sottoscritta convenzione di gestione totale durata anni 20 con A.V.A. - inviata al Ministero vigilante per predisposizione decreto interministeriale di affidamento)	Aeroporto Villanova d'Albenga
Asiago	Aeroporto di Asiago
Bolzano	ABD
Crotone	Aeroporto S.Anna
Cuneo (sottoscritta convenzione di gestione totale durata anni 20 con GEAC - inviata al Ministero vigilante per predisposizione decreto interministeriale di affidamento)	GEAC
Forlì (rinuncia di SEAF alla gestione totale, gara per l'individuazione del nuovo gestore totale andata deserta)	SEAF
Grosseto	SEAM
Lucca	Aeroporto Lucca Tassignano
Oristano	SOGEAOR
Padova	Aeroporto Civile di Padova
Parma (sottoscritta convenzione di gestione totale durata anni 20 con SOGEAP - inviata al Ministero vigilante per predisposizione decreto interministeriale di affidamento)	SOGEAP
Perugia (sottoscritta convenzione di gestione totale durata anni 20 con SASE - inviata al Ministero vigilante per predisposizione decreto interministeriale di affidamento)	SASE
Reggio Calabria	SOGAS
Reggio Emilia	Aeroporto Reggio Emilia
Rimini (sottoscritta convenzione di gestione totale durata anni 30 con AERADRIA - inviata al Ministero vigilante per predisposizione decreto interministeriale di affidamento)	AERADRIA
Salerno (sottoscritta convenzione di gestione totale per la durata di anni venti con Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi - inviata al Ministero vigilante per la predisposizione decreto interministeriale di affidamento)	Aeroporto Salerno
Siena	Aeroporto di Siena
Venezia Lido	G.Nicelli
Vicenza	Aeroporti Vicentini

Aeroporti a gestione diretta ENAC

AEROPORTO
Lampedusa
Pantelleria
Roma Urbe
Altri aeroporti minori

In merito agli scali di Lampedusa e Pantelleria, l'ENAC ha ricevuto nel settembre 2012 il Rapporto finale

concernente lo studio sulla "Valutazione economica per l'affidamento in concessione della gestione totale degli scali aeroportuali di Lampedusa e Pantelleria e correlato studio di fattibilità", commissionato alla PricewaterhouseCooper Advisory nel mese di gennaio dello stesso anno e strettamente connesso all'intenzione dell'Ente di attivare la procedura di selezione diretta a individuare il soggetto gestore degli scali in questione, in base a quanto previsto dall'art. 704 del Codice della Navigazione.