





La regolazione economica



Le compagnie aeree nazionali	104
I contratti di programma	106
Il settore del trasporto aereo	109
Libertà dell'aria	111
Assegnazione slot	112
Oneri di servizio pubblico	113
Scioperi	114
L'osservatorio sulle gestioni aeroportuali	114

LA REGOLAZIONE ECONOMICA

Le compagnie aeree nazionali

■ Vettori gruppo A

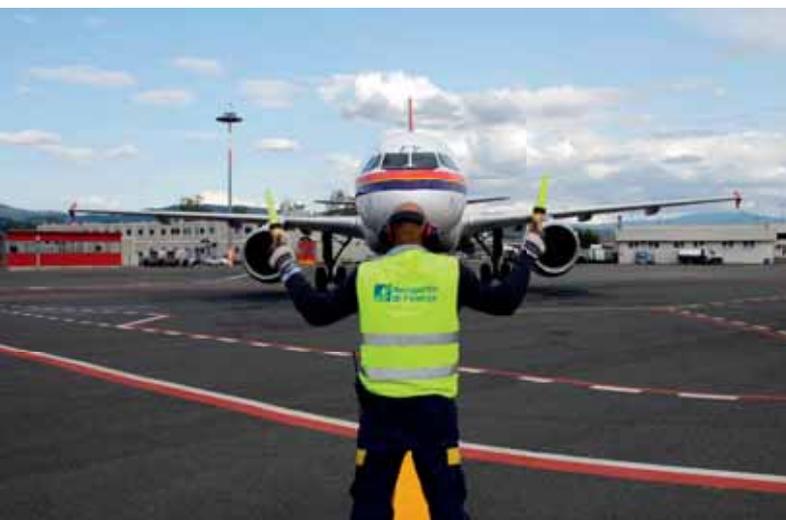
Nel corso del 2011 l'ENAC ha elaborato un nuovo modello di verifica e controllo dei risultati economico-finanziari dei vettori nazionali di gruppo A (vettori che utilizzano aeromobili con peso massimo al decollo superiore alle 10 tonnellate o di capacità superiore ai 19 posti). Sulla base delle prescrizioni del Regolamento (CE) 1008/2008, l'azione di monitoraggio è stata condotta attraverso l'individuazione di specifici indicatori economico-finanziari. L'applicazione degli indici selezionati, sia pur in termini non assolutamente risolutivi, è in grado di rappresentare livelli di attenzione relativi alle condizioni finanziarie e operative dei vettori stessi e indurre l'ENAC, quale Ente di certificazione e di controllo, all'adozione delle eventuali azioni di competenza. A questo proposito, onde cogliere le reali specificità del comparto, l'ENAC ha elaborato altresì un sistema di vigilanza imperniato su tipici indicatori di settore.

Il lavoro svolto ha messo in evidenza uno stato di particolare criticità in termini patrimoniali, finanziari ed economici confermando un generale stato di difficoltà in linea con i dati dell'area europea. Tale situazione va inquadrata nel contesto generale del trasporto aereo che per le tratte a breve e medio raggio da alcuni anni registra lo straordinario sviluppo dei vettori low cost, che indubbiamente godono di particolari facilitazioni tali da condizionare la concorrenza del mercato mentre per le tratte a lungo raggio registra la forte competizione dei vettori sempre più emergenti dell'Estremo e del Medio Oriente.

Anche i processi di concentrazione, avviati con sempre maggiore frequenza dalle compagnie nazionali, non sembrano aver ottenuto gli effetti auspicati.

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 il loro attuale stato di criticità.

Segnali della sofferenza economico-finanziaria dei vettori sono stati evidenziati dal mancato pagamento di fatture per tasse di terminale e di rotta, dal mancato pagamento dei diritti aeroportuali o dal ritardato/mancato pagamento dei costi di manutenzione o dei fornitori.



La crisi del settore è risultata più traumatica per alcuni vettori nazionali, crisi che ha portato in cinque casi alla sospensione o alla revoca della licenza di esercizio di trasporto aereo. Tuttavia si è potuto procedere al rilascio di licenze per due nuovi vettori, fatto che dimostra un persistente interesse degli investitori verso il settore del trasporto aereo.

In tale contesto, nell'industria del trasporto aereo nazionale - rappresentata nel 2011 da 18 vettori operativi - si rilevano condizioni profondamente variegata sia per struttura, per tipologia di business che per 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 2011, era costituito da 247 aeromobili (dei quali il 74% circa composto da aeromobili per tratte a medio raggio - A320, B737, MD80, etc.), con un decremento complessivo del 13,5% rispetto al 2010.

A tale riguardo è da segnalare che non sono state prese in esame le flotte della Eagles, composta da due aeromobili

per tratte a breve raggio, e della Lufthansa Italia, composta da un numero massimo di sei aeromobili per tratte a medio raggio, in quanto le relative licenze sono state sospese nel novembre del 2011.

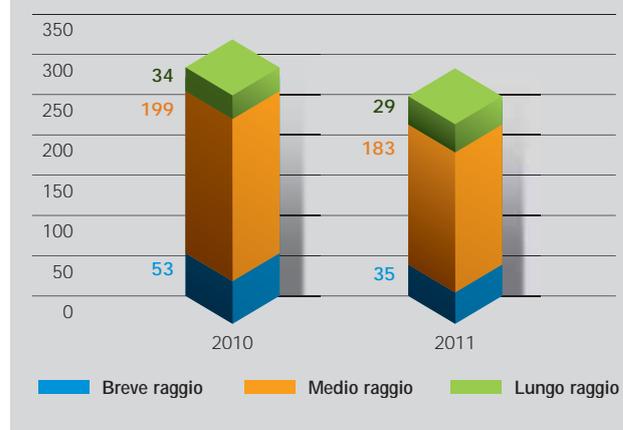
Flotte dei vettori di gruppo A

	2010			2011		
	BREVE RAGGIO	MEDIO RAGGIO	LUNGO RAGGIO	BREVE RAGGIO	MEDIO RAGGIO	LUNGO RAGGIO
Air Dolomiti	16	5		10	5	
Air Italy		7	4		8	5
Air Vallée	2			2		
Alitalia-CAI	16	119	20	12	110	15
Belle Air Europe	1	1		1	2	
Blue Panorama	2	8	4	2	8	4
Eagles*	2			Licenza sospesa		
Itali Airlines	5	5		Licenza revocata		
Lufthansa Italia**				Licenza sospesa		
Meridiana Fly	4	32	3	3	25	3
Mistral Air	2	5		2	5	
Neos		6	3		6	2
Skybridge	1			1		
Small Planet					2	
Wind Jet	2	11		2	12	
Subtotale	53	199	34	35	183	29
Totale		286			247	

* La licenza di esercizio di trasporto aereo rilasciata alla Eagles è stata sospesa il 4 novembre 2011.

** La licenza di esercizio di trasporto aereo, rilasciata alla Lufthansa Italia in data 11 gennaio 2011, è stata sospesa il 29 novembre 2011.

Suddivisione delle flotte in base alle tipologie di aerei utilizzati



Nelle tabelle che precedono si conferma che il mercato di medio raggio è quello su cui risultano al momento attestate le compagnie nazionali.

■ Vettori gruppo B

Per quanto riguarda le compagnie di gruppo B (che utilizzano aeromobili di peso massimo al decollo inferiori a 10 tonnellate o con capacità inferiore a 20 posti) il Regolamento (CE) 1008/2008 richiede soltanto la dimostrazione del possesso di un patrimonio netto pari ad almeno 100.000 euro. Nel corso del 2011, a seguito dei controlli effettuati, in sette casi si è resa necessaria l'adozione di provvedimenti di sospensione o revoca della licenza mentre sono state rilasciate solo due licenze a nuovi operatori.

■ Vettori cargo

Nel corso del 2011, 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 sei aeromobili per tratte a breve/medio raggio e la Cargoitalia, con tre aeromobili per tratte a lungo raggio. Quest'ultima compagnia ha chiesto la sospensione della licenza alla fine del 2011.

■ Vettori charter

Per quanto riguarda gli operatori, principalmente o interamente dedicati all'attività non di linea, che dispongono di un fleet mix suddiviso fra aeromobili wide body e narrow body e che stagionalmente dimensionano il network in base alle analisi del mercato leisure e delle richieste dei tour operator, non si sono registrate variazioni di rilievo. Alcuni di questi operatori (Air Italy e Blue Panorama) hanno diversificato l'offerta utilizzando parte della flotta anche per servizi di linea.

■ Analisi

Il sistema di monitoraggio della situazione economico-finanziaria messo a punto dall'ENAC e l'individuazione di indicatori specifici del settore, con l'elaborazione di un

benchmark in grado di registrare le tipicità del comparto, assumono tutto il loro rilievo nella stretta correlazione tra i risultati così acquisiti, la safety e la regolarità dei servizi, come evidenziato anche nei considerando del Regolamento (CE) 1008/2008.

Nel 2011 il traffico aereo mondiale ha registrato un trend favorevole anche se condizionato da due rilevanti rischi, peraltro confermati anche per il prossimo futuro:

- il prezzo del carburante che, pur fra oscillazioni, ha registrato un trend di continuo aumento già anche nei primi mesi del 2012;
- eventi esterni, quali ad esempio nube vulcanica, terremoti e altre note vicende belliche, che riducono la propensione ai viaggi in generale e non solo sui bacini di traffico direttamente interessati.

I contratti di programma

I contratti di programma introducono, con cadenza quadriennale, regole condivise nella gestione degli aeroporti. Stipulati tra l'ENAC e i singoli gestori sono uno strumento di regolazione economica per la determinazione delle tariffe aeroportuali con il quale i singoli soggetti si danno diritti e obblighi. Si tratta quindi di uno strumento normativo forte, ma condiviso.

La trasparenza dell'azione amministrativa, nel processo di definizione dei contratti di programma, è garantita dall'ampio coinvolgimento dei soggetti interessati (utenti, consumatori, associazioni rappresentative dei vettori e degli altri operatori aeroportuali) attraverso la promozione di periodiche procedure di consultazione su questioni di particolare rilevanza e interesse quali:

- piano della qualità che il gestore si impegna a realizzare nel periodo contrattuale;
- piano degli investimenti di durata quadriennale;
- previsioni sull'andamento del traffico;

- dinamica tariffaria derivante dal contratto di programma e simulazione di impatto tariffario per tipologia di utente (vettore, passeggero).

Nel 2011

L'ENAC ha concluso le seguenti istruttorie riferite ai contratti di programma in deroga con le Società:

- SEA per gli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa, approvata dai Ministeri competenti e che, allo stato attuale, è in attesa di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale;
- SAVE per l'aeroporto di Venezia Tessera che è alla valutazione dei ministeri;
- AdR per gli aeroporti romani di Fiumicino e Ciampino, che è tuttora al vaglio dei Ministeri.

Sono state concluse invece le istruttorie relative ai contratti di programma con le Società SOGAER per l'aeroporto di Cagliari e SAC per l'aeroporto di Catania, attualmente in attesa delle approvazioni ministeriali.

In fase di consultazione con gli utenti aeroportuali, la piena pubblicità degli atti è, inoltre, garantita dalla loro pubblicazione sul sito internet dell'ENAC, con indicazioni della durata della procedura e delle modalità attraverso le quali proporre osservazioni o formulare richieste di chiarimenti in materia.

Con l'entrata in vigore del contratto di programma, l'ENAC garantisce il monitoraggio del rispetto degli obblighi contrattualmente assunti dal gestore, in termini di:

- investimenti da realizzare nel corso di ogni anno;
- obiettivi di qualità del servizio offerto e rispetto dei parametri di tutela ambientale;
- verifica degli eventuali scostamenti tra traffico previsto e quello registrato.

Il controllo dei risultati consente di allineare le tariffe definite in via programmatica sulla base di quanto effettivamente avvenuto in ciascun anno, allo scopo di garantire:

- al gestore, l'integrale copertura dei costi sostenuti per la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, inclusa la giusta remunerazione sul capitale investito;
- all'utenza, l'effettiva congruità della tariffa pagata rispetto al servizio offerto.

Nell'ambito del monitoraggio l'ENAC, in caso di inadempimenti rilevati rispetto al contratto di programma, procede a contestare la mancata osservanza alla società di gestione e, eventualmente, ad applicare sanzioni di importo variabile in considerazione della gravità dell'inadempimento.

L'iter di approvazione dei contratti di programma prevede il coinvolgimento dei Ministeri competenti per materia e dei soggetti istituzionalmente preposti alla vigilanza nel settore dei servizi di pubblica utilità.

Nello specifico, l'approvazione dei contratti ordinari si articola in diverse fasi:

- 1) l'istruttoria viene approvata con delibera ENAC;
- 2) la bozza viene trasmessa all'esame di un gruppo di lavoro interministeriale (composta dai rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'ENAC) per i pareri di competenza;
- 3) a seguito dell'esame viene sottoposta alle valutazioni ufficiali dei Ministeri competenti che richiedono il parere tecnico al NARS (Nucleo di Consulenza per l'attuazione delle Linee Guida per la regolazione dei Servizi di pubblica utilità), istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- 4) il NARS esprime un parere tecnico, con o senza raccomandazioni, e trasmette la bozza del Contratto al CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica), cui spetta la delibera di approvazione;
- 5) il contratto di programma viene sottoscritto dal Direttore Generale dell'ENAC e dal rappresentante legale della società di gestione coinvolta;

-
- 6) la verifica di conformità da parte della Corte dei Conti;
 - 7) l'approvazione definitiva avviene con Decreto interministeriale;
 - 8) La pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

Con riferimento ai contratti di programma in deroga di cui all'articolo 17 comma 34-bis, del decreto legge 1° luglio 2009, n.78, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2009, n.102, si precisa che l'approvazione dei contratti prevede un iter diverso: infatti dopo l'approvazione del CdA dell'ENAC i contratti sono approvati, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Inoltre l'Ente è tenuto ad espletare, ai sensi di quanto previsto dal decreto legislativo 18/1999, l'attività di vigilanza sui livelli tariffari richiesti dai gestori per la messa a disposizione di beni e impianti soggiacenti alla disciplina del richiamato Decreto legislativo. A tali adempimenti l'ENAC ha dato seguito nel 2011 tenendo conto dei dati della contabilità analitica presentati dalle società di gestione e delle verifiche condotte sulle situazioni esistenti nei singoli scali.

In particolare, l'ENAC ha avviato le seguenti attività:

- l'istruttoria volta a definire i livelli tariffari applicabili per i servizi di assistenza a terra prestati dai due handlers operanti in esclusiva sugli scali di Lampedusa e Pantelleria a gestione diretta ENAC;
- la vigilanza sugli scali di Verona e Brescia, Grosseto, Pescara e Ronchi dei Legionari ai sensi dell'art 11 - terdecies della legge 2 dicembre 2005, n. 248 volta a verificare il limite di connessione al costo per il servizio di rifornimento carburante;
- la vigilanza sul piano tariffario applicato dalla soc. ATALLI presso lo scalo di Linate ovest, per la messa a disposizione di beni e servizi alla utenza di aviazione generale;
- la vigilanza sul livello di connessione ai costi applicato dalla soc. ADR per l'utilizzo della infrastruttura cen-

tralizzata denominata Net/6000 per la gestione dei bagagli in transito.

- la definizione dei corrispettivi PRM in materia di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, ai sensi del Regolamento comunitario 1107/2006, sugli scali di Torino, Verona, Palermo, Venezia;
- l'attività di verifica dei costi sostenuti dal gestore dell'aeroporto di Bolzano a fronte dell'espletamento del servizio di controllo di sicurezza sul 100% del bagaglio da stiva;
- l'istruttoria relativa all'aggiornamento della tariffa deicing sullo scalo di Bologna;
- la verifica dei costi sostenuti dalla società di gestione SAC relativi al Magazzino Merci ubicato nello scalo di Catania.

■ Ulteriori attività svolte

Revisione dei diritti aeroportuali ai sensi della legge 2 dicembre 2005, n. 248 e dell'aggiornamento al tasso di inflazione.

Come di consueto è stata portata a termine l'istruttoria volta al periodico aggiornamento dei livelli dei diritti aeroportuali istituiti con legge 5 maggio 1976, n. 324 al tasso di inflazione programmato, ridefinendo il livello dei diritti in misura corrispondente all'abbattimento del canone concessorio dovuto a consuntivo per l'annualità 2010 dai gestori italiani.

Rielaborazione del modello di certificazione della contabilità analitica/regolatoria che i gestori sono tenuti a presentare all'ENAC ai sensi della legge 2 dicembre 2005, n. 248.

Nel corso dell'annualità l'ENAC ha redatto, d'intesa con ASSIREVI (Associazione Italiana Revisori Contabili), un modello univoco ed esaustivo di certificazione delle contabilità analitiche/regolatorie che i gestori sono tenuti a presentare annualmente all'ENAC, data l'eterogeneità dei modelli di certificazione predisposti dalle società di revisione contabile.

Si è giunti pertanto all'elaborazione di un format di certificazione idoneo a fornire le necessarie informazioni all'ENAC a supporto della propria attività istruttoria.

Attività di monitoraggio dei contratti di programma stipulati.

Sulla base della normativa vigente le tariffe scaturenti ex ante dall'istruttoria dell'Ente vengono rideterminate ex post, a valere sull'annualità successiva, per tener conto degli eventuali scostamenti tra dati previsionali e consuntivati in relazione: al Piano degli investimenti, all'effettivo andamento del traffico, agli obiettivi di qualità e ambiente perseguiti, alle variazioni del tasso di inflazione programmato.

L'ENAC, infatti, a decorrere dal mese di settembre ha svolto le attività di monitoraggio annuale dei contratti di Programma già in vigore: Napoli, Pisa, Bari, Brindisi e Bologna.

Il settore del trasporto aereo

I diritti di traffico aereo con i Paesi esterni all'Unione europea

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

L'Italia, in attuazione degli indirizzi stabiliti dalla Direttiva ministeriale del 7 luglio 2000, ha costantemente perseguito una politica di apertura e sviluppo del mercato.

A decorrere dal 2009, il legislatore italiano ha dato un forte impulso all'ampliamento e alla liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo su rotte esterne all'Unione, con 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, con le quali si è inteso dar vita alla promozione generale di nuovi accordi aerei o alla modifica di quelli vigenti.

In attuazione della citata normativa, è stata avviata nei confronti di oltre 50 paesi esterni all'Unione europea una procedura di richiesta di apertura dei negoziati, al fine di ampliare le intese vigenti o di stipulare nuovi accordi. Dette procedure hanno riguardato i seguenti Paesi: Algeria, Angola, Arabia Saudita, Argentina, Armenia, Bahrein, Bangladesh, Bielorussia, Brasile, Bosnia, Capo Verde, Cina, Corea, Croazia, Cuba, 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, Nigeria, Pakistan, Panama, Qatar, Russia, Senegal, Serbia, Singapore, Siria, Sri Lanka, Sud Africa, Tanzania, Thailandia, Tunisia, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Venezuela, Vietnam.

I negoziati si sono conclusi con i seguenti 25 Paesi: Arabia Saudita, Bahrein, Brasile (2 accordi), Cina, Corea, Croazia, Emirati Arabi Uniti (3 accordi), Hong Kong, Israele, Iraq, India, Giappone (3 accordi), Georgia, Giordania, Kuwait, Kosovo, Macedonia (FYROM), Panama, Qatar (2 accordi), Russia (negoziati e intesa epistolare provvisoria), Sri Lanka, Singapore, Taiwan, Ucraina (2 accordi), Vietnam (2 accordi).

Si segnala, in particolare, che nel 2011 si sono svolte con esito positivo 9 consultazioni con Hong Kong, India, Iraq, Israele, Macedonia, Arabia Saudita, Ucraina, Emirati Arabi Uniti e Giordania.

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 alla indizione di consultazioni dirette che si svolgeranno nel 2012).

In particolare, nel 2011 il confronto negoziale è stato attivo con: Armenia, Ecuador, Etiopia, Gambia, Giamaica, Iraq, Qatar, Russia, Senegal, Messico, Cuba, Nigeria, Turchia.

Di seguito si riportano, i risultati complessivamente ottenuti in termini di accordi aerei - a decorrere dal 2009 - in termini di ampliamento di diritti di traffico e ulteriori facilità a favore dell'utenza, dei vettori nazionali e di sviluppo degli aeroporti:

- ampliamento del plafond di frequenze (pax e cargo): circa 160 servizi settimanali addizionali per parte, la liberalizzazione dei servizi con Croazia (anche 5^a libertà in Europa) e con il Kosovo, la Serbia, la Macedonia (3^a e 4^a libertà), la liberalizzazione dei servizi cargo tra Italia e India, la liberalizzazione delle relazioni Italia - Dammam (Arabia);
- ampliamento del numero di scali operabili: oltre 20 scali addizionali per parte e la completa liberalizzazione degli scali con Croazia, Macedonia, Serbia, Kosovo;
- liberalizzazione dei vettori designabili: in relazione a 11 Paesi extra UE sono state eliminate le restrizioni al numero di vettori designabili da ciascuna parte;
- in 13 accordi (compresi 4 firmatari dell'ECAA) 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 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 11-12	+ 138
SUMMER 11	+ 138
WINTER 10-11	+ 105
SUMMER 10	+ 43
WINTER 09-10	+ 16
SUMMER 09	+ 11
WINTER 08-09	+ 11

Detti collegamenti hanno in particolare riguardato lo sviluppo di relazioni con Russia, Turchia, 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.

■ Affidamento dei diritti di traffico e stipula delle Convenzioni con le compagnie che operano su rotte esterne all'Unione europea

I servizi internazionali di trasporto aereo inerenti rotte esterne all'Unione europea sono disciplinati di norma in termini limitativi dagli accordi aerei bilaterali o multilaterali che stabiliscono i diritti di traffico e le modalità di esercizio dei servizi aerei.

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. Al riguardo, nel 2011 le procedure di designazione hanno dato vita a complessivi 75 procedimenti.

Inoltre, al fine di assicurare la più celere ed efficiente azione amministrativa in ordine all'affidamento dei diritti di traffico, sono state 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.

In esito alle procedure avviate nell'agosto 2011 sono stati emessi:

- oltre 30 atti di comunicazione;
- circa 30 disposizioni di affidamento/revoca dei diritti.

A norma degli articoli 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

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



mercato. Nel 2011, dette procedure hanno riguardato i diritti inerenti i seguenti paesi: Cuba, Messico, Israele, Russia e Senegal.

Ai sensi dell'articolo 785 del Codice della Navigazione si è poi proceduto, sulla base del monitoraggio effettuato in relazione alle attività svolte nel 2011, al rinnovo delle Convenzioni con i vettori nazionali Blue Panorama, Neos, Wind Jet, Cargolux Italia e alla modifica/integrazione delle convenzioni di Alitalia, Air Italy e Meridiana fly.

■ Autorizzazioni all'esercizio di diritti di traffico

Nel corso del 2011 l'ENAC ha rilasciato complessivamente 4460 autorizzazioni alle compagnie aeree nazionali, con licenza di altri Stati Membri dell'Unione europea ed estere per collegamenti con Paesi esterni all'Unione europea.

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.

Di seguito sono riportate le autorizzazioni rilasciate suddivise per tipologie:

Linea:	637
Charter:	1.967
Cargo:	206
Governativi:	236
Taxi e sorvoli:	1.414
Totale provvedimenti anno 2011	4.460

Assegnazione slot

Nel corso dell'anno 2011 l'ENAC ha svolto attività di monitoraggio sull'applicazione del Regolamento comunitario relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (Regolamento (CEE) 95/93 e successive modifiche e integrazioni).

Ai sensi del predetto 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 2011 ha proseguito nell'attività sanzionatoria nei confronti dei vettori inadempienti, sottoponendo a verifica 257 voli e aprendo procedimenti sanzionatori che hanno portato all'emissione di 53 verbali di accertamento e contestazione amministrativa.

Nell'ambito delle funzioni assegnate all'ENAC in materia di bande orarie, ai sensi dell'art. 3 del Regolamento (CE) 793/2004, a decorrere dalla stagione estiva 2011, l'Ente ha provveduto a designare l'aeroporto di Verona Villafranca 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, Crotone, Reggio Calabria e Bolzano.

L'ENAC ha inoltre svolto opera di mediazione e supporto ai vettori nazionali presso le Autorità estere per la concessione degli slot in favore dei vettori nazionali. Si citano, a tal proposito, gli interventi presso le Autorità greche per le richieste di slot dei vettori italiani durante la stagione estiva e l'intervento presso le Autorità cinesi e russe.

Come negli anni passati, l'ENAC si è costantemente attivato ogni qualvolta ne è stato richiesto l'intervento

da parte di vettori, gestori aeroportuali e dello stesso Coordinatore su problematiche e materie riguardanti il coordinamento aeroportuale, anche adottando azioni rapide e concrete che tendono a una soluzione tempestiva delle situazioni di criticità.

Oneri di servizio pubblico

■ Provincia Autonoma di Bolzano

Rotta:

Bolzano - Roma Fiumicino

La società Air Alps, che si era aggiudicata la gara pubblicizzata nella GUUE del 31 luglio 2009, ha continuato ad operare i voli onerati nel corso dell'anno 2011.

■ Regione Calabria

Rotte:

Crotone - Milano Linate

Crotone - Roma Fiumicino

La società Alitalia, che si era aggiudicata le gare pubblicizzate nella GUUE del 7 luglio 2009, ha continuato regolarmente ad operare i voli onerati fino al 6 dicembre 2011, data di scadenza delle convenzioni.

La società Alitalia si è inoltre aggiudicata la gara pubblicizzata nella GUUE del 10 giugno 2011 e ha quindi continuato ad operare i voli onerati per tutto il 2011.

Rotta:

Reggio Calabria - Torino Caselle

La società Alitalia si è aggiudicata la gara pubblicizzata nella GUUE del 12 maggio 2011 e ha attivato i servizi aerei onerati il 10 ottobre 2011.

■ Regione Toscana

Rotte:

Elba - Firenze

Elba - Pisa

La gara pubblicizzata nella GUUE del 3 febbraio 2011,

non è stata aggiudicata a causa di anomalie riscontrate nelle offerte presentate dai concorrenti.

Nella GUUE del 24 settembre 2011 è stato pubblicizzato un nuovo bando di gara.

■ Regione Autonoma della Sardegna

Rotte storiche:

Alghero - Milano Linate

Alghero - Roma Fiumicino

Cagliari - Milano Linate

Cagliari - Roma Fiumicino

Olbia - Milano Linate

Olbia - Roma Fiumicino

Continuità minore:

Alghero - Bologna

Alghero - Torino

Cagliari - Bologna

Cagliari - Firenze

Cagliari - Napoli

Cagliari - Palermo

Cagliari - Torino

Cagliari - Verona

Olbia - Bologna

Olbia - Verona

I Decreti Ministeriali di imposizione di oneri 14 gennaio 2011 nn. 11, 12 e 13 sono stati revocati con Decreto Ministeriale 15 febbraio 2011, n. 63.

Si è quindi resa necessaria la convocazione della Conferenza di Servizi le cui risultanze sono state trasfuse in una nuova imposizione che è stata emanata con Decreto Ministeriale 29 novembre 2011, n. 413.

Gli eventi sopra descritti hanno reso necessario, al fine di continuare a garantire la mobilità dei cittadini sardi, la proroga delle convenzioni in essere con le società Air One, Alitalia e Meridiana fly che esercivano i vecchi oneri.

■ Regione Siciliana

Rotte:

Pantelleria - Palermo

Lampedusa - Palermo

Lampedusa - Catania

Pantelleria - Trapani

La gara pubblicizzata nella GUUE del 19 febbraio 2011 è andata deserta.

Si è quindi resa necessaria la convocazione della Conferenza dei Servizi le cui risultanze sono state trasfuse in una nuova imposizione che è stata emanata con Decreto Ministeriale 7 novembre 2011, n. 372.

Gli eventi sopra descritti hanno reso necessario al fine di continuare a garantire la mobilità dei cittadini di Pantelleria e Lampedusa, la proroga della convenzione in essere con la società Meridiana fly che eserciva i vecchi oneri.

■ Scioperi

Nel corso del 2011, al fine di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini, l'ENAC ha provveduto, sulla base della normativa vigente, all'individuazione dei voli garantiti in occasione degli scioperi.

■ L'osservatorio sulle gestioni aeroportuali

Nell'ambito dell'attività di monitoraggio delle gestioni aeroportuali relativa all'annualità 2011, si è provveduto a mettere a punto un quadro riepilogativo sullo stato delle concessioni delle gestioni degli aeroporti aperti al traffico commerciale allo scopo di evidenziare le principali criticità emergenti e individuare azioni prioritarie.

Gli aeroporti nazionali appartenenti al demanio aeronau-

tico e aperti al traffico commerciale sono 44, di cui 2 a gestione diretta (Lampedusa e Pantelleria per i quali è in corso la predisposizione del bando di gara per l'affidamento della gestione totale) e 25 affidati in gestione totale, di cui 8 sono affidati per legge speciale.

Allo stato, pertanto, per 17 aeroporti non si è ancora perfezionato il procedimento di affidamento della gestione totale. Si indica di seguito lo stato attuale del procedimento di affidamento della gestione totale sottolineando che, a parte gli aeroporti di Trapani e Treviso, si tratta di aeroporti con traffico passeggeri inferiore a un milione.

■ Istruttorie definite

Per gli aeroporti di Salerno, Forlì e Trapani l'affidamento della gestione totale è stato deliberato dall'ENAC e le relative convenzioni sono state trasmesse al Ministero vigilante per l'approvazione preventiva alla sottoscrizione della convenzione.

Sono tuttora in corso interlocuzioni con il Dipartimento in ordine ad alcune criticità rilevate.

■ Istruttorie in corso

Sono state portate a termine istruttorie relative all'affidamento della gestione totale per gli aeroporti di Grosseto e di Albenga che dovranno essere deliberate dal CdA.

È stata altresì avviata l'istruttoria per gli aeroporti di:

- Bolzano - ABD Airport Spa
- Crotone - Aeroporto S. Anna Crotone Spa
- Oristano - SOGEAOR Spa

Con riferimento all'aeroporto di Siena - Aeroporto di Siena Spa, l'istruttoria, avviata da tempo, è stata sospesa in attesa degli sviluppi sul nuovo assetto societario.

Per quanto riguarda invece l'aeroporto di Reggio Calabria - SOGAS Spa, l'istruttoria non è ancora conclusa.

■ Gestioni totali

Per quanto riguarda le gestioni totali si rappresenta che è stata data attuazione alla disposizione che contempla una verifica quadriennale della sussistenza dei requisiti



soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio della gestione totale.

Rispetto agli scali per i quali è in corso o è stato stipulato il contratto di programma - e che quindi sono stati o sono oggetto di una approfondita analisi ai fini tariffari - nonché quelli per i quali è stata effettuata la verifica amministrativo - contabile in base alla convenzione MEF - ENAC, si è data priorità, nella scelta degli aeroporti a quelli:

- a) la cui istruttoria è stata espletata secondo i criteri di cui alle Linee Guida impartite dal Consiglio di Amministrazione nel 2005, in attuazione delle quali la convenzione di gestione totale prevede una specifica clausola che sancisce l'automatica decadenza del titolo concessorio in caso di mancato conseguimento dell'equilibrio economico della gestione al quarto anno dall'affidamento;
- b) la cui gestione totale risulta affidata da più tempo.

Nella prima categoria rientrano la SOGEAAL Spa che gestisce lo scalo di Alghero e la Società Aeroporto Friuli Venezia Giulia Spa che gestisce l'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

Nell'ambito della seconda categoria sono state avviate le verifiche per le società di gestione degli aeroporti di Olbia e di Firenze.

È tuttora in corso il procedimento finalizzato alla sottoscrizione della convenzione con la SAGAT Spa, gestore per legge speciale dell'aeroporto di Torino.

Con riferimento alla Società Aeroporti di Roma Spa, è stato avviato il procedimento istruttorio finalizzato alla stipula del Contratto di programma in deroga ex art. 17, comma 34-bis del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito in legge 3 agosto 2009, n. 102 e successive modifiche intervenute, provvedendo parallelamente alla novazione della Convenzione n. 2820/1974.