



## CIRCOLARE

**SERIE ECONOMICO AMMINISTRATIVA LEGALE**

**Data** 24/8/2009

**EAL-18**

### **ASSEGNAZIONE DI BANDE ORARIE SUGLI AEROPORTI COORDINATI NAZIONALI**

*L'appartenenza di una Circolare ad una serie specifica è puramente indicativa della materia in essa trattata. L'applicabilità o meno della Circolare ai diversi soggetti (operatori, gestori aeroportuali, etc.) deve essere desunta dai contenuti di essa..*



## INDICE

1. PREMESSA	4
2. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE	4
3. RIFERIMENTI NORMATIVI	4
4. AEROPORTO COORDINATO E AD ORARI FACILITATI	5
5. RUOLO E COMPITI DEL COORDINATORE	6
6. COMITATO DI COORDINAMENTO AEROPORTUALE E PARAMETRI DI COORDINAMENTO	7
7. SCAMBIO DELLE INFORMAZIONI	8
8. ASSEGNAZIONE DELLE BANDE ORARIE	9
9. MODIFICA DELLA COLLOCAZIONE ORARIA DI UNA SERIE DI BANDE ORARIE	10
10. BANDE ORARIE PER VOLI IN ONERE DI SERVIZIO PUBBLICO	10
11. MOBILITA' DELLE BANDE ORARIE	10
12. BANDE ORARIE ASSEGNATE E NON UTILIZZATE	11
13. BANDE ORARIE ASSEGNATE AD UN VETTORE CHE CESSA DI OPERARE SU UNA ROTTA	11
14. BANDE ORARIE ASSEGNATE AD UN VETTORE CUI VIENE SOSPESA LA LICENZA DI ESERCIZIO	11
15. ASSEGNAZIONE TEMPORANEA DI BANDE ORARIE	12
16. SANZIONI PER OPERAZIONI IN MANCANZA O IN DIFFORMITA' DELLA BANDA ORARIA	12
17. DECORRENZA	13
Allegato A	14



### 1. PREMESSA

A seguito dell'evoluzione del mercato del trasporto aereo avviatasi con il graduale processo di liberalizzazione in ambito comunitario che ha avuto la sua massima espressione nell'emanazione dei Regolamenti comunitari 2407, 2408 e 2409/1992, oggi abrogati e sostituiti dal Regolamento (CE) 1008/2008 del 24 settembre 2008, il problema del congestionamento delle strutture aeroportuali e della effettiva capacità operativa degli scali è andato intensificandosi.

L'Unione Europea ha affrontato la problematica in questione disciplinando la procedura di assegnazione degli orari di atterraggio e decollo degli aeromobili negli aeroporti comunitari con la emanazione del Regolamento 95/93 del 18 gennaio 1993 relativo a "Norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità", successivamente modificato dal Regolamento 793/2004.

Detto Regolamento nasce, appunto, con l'intento di coniugare la possibilità di estendere a tutti i vettori gli effetti della liberalizzazione del mercato aereo comunitario con l'uso delle infrastrutture aeroportuali su cui pesa il fenomeno della congestione del traffico aereo.

### 2. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Scopo della presente Circolare è quello di fornire un'interpretazione del Regolamento (CEE) 95/93, così come successivamente modificato dal Regolamento 793/2004 relativo a "Norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità", applicabile su tutti gli aeroporti nazionali che vengono classificati come coordinati e ad orari facilitati.

In Italia sono attualmente individuati come coordinati e ad orari facilitati gli aeroporti: (vedere Allegato A).

Nella pratica attuazione delle disposizioni del citato Regolamento si è potuto constatare come, in diverse occasioni, l'interpretazione di alcuni paragrafi della norma comunitaria in questione ha determinato alcune problematiche che hanno richiesto l'intervento dell'Amministrazione per apportare soluzioni di singoli casi.

### 3. RIFERIMENTI NORMATIVI

- Regolamento (CE) 1008/2008 del 24 settembre 2008 recante Norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità;
- Regolamento (CEE) 95/93 del Consiglio della Comunità europea del 18 gennaio 1993 relativo a "Norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità",



modificato dal Regolamento (CE) 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004;

- Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 44/T del 04 agosto 1997 in base al quale l'Associazione "Assoclearance" svolge attualmente la funzione di facilitatore degli orari e coordinatore dell'aeroporto per conto dello Stato (art. 4, Reg. CEE 95/93 come modificato dal Reg. CE 793/2004);
- Codice della Navigazione Art. 807;
- Decreto Legislativo 4 ottobre 2007 n°172 (Disciplina sanzionatoria in materia di bande orarie per violazioni al Regolamento 793/04);
- Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo sull'applicazione del Regolamento 95/93 del 30 aprile 2008;
- Pratiche raccomandate dell'industria (IATA – EUACA) ove non in contrasto con la vigente normativa.
- Linee direttrici locali proposte dal Comitato di Coordinamento ed approvate dall'Autorità competente (art. 8, para 5, Reg. CEE 95/93).

#### 4. AEROPORTO COORDINATO E AD ORARI FACILITATI

Ai sensi del Regolamento U.E. 793/2004 che ha modificato il Regolamento (CEE) 95/93 (da ora in avanti Reg.793/2004), gli aeroporti possono essere classificati come aeroporti coordinati e aeroporti ad orari facilitati.

"Aeroporto ad orari facilitati", è un aeroporto in cui esiste un rischio di congestione in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell'anno, risolvibile eventualmente grazie alla cooperazione volontaria tra vettori aerei e in cui è stato nominato un "Facilitatore degli Orari", con il compito di agevolare l'attività dei vettori aerei che operano o intendono operare in tale aeroporto, consigliando agli stessi orari alternativi di arrivo e/o di partenza quando possono insorgere fenomeni di congestione.

"Aeroporto coordinato " è un aeroporto in cui, per atterrare o decollare, è necessario per un vettore aereo o altro operatore di aeromobili aver ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da parte di un Coordinatore, ad esclusione dei voli di Stato, degli atterraggi di emergenza e dei voli umanitari.

In Italia, Assoclearance, ai sensi del D.M. 44/T del 04 agosto 1997, è stata incaricata di assolvere alla funzione di Facilitatore degli Orari per gli scali indicati nell'Allegato A punto 2), e a quella di Coordinatore per gli aeroporti indicati nell'Allegato A punto 1).

## 5. RUOLO E COMPITI DEL COORDINATORE

Il Coordinatore italiano, Assoclearance, associazione indipendente e senza fini di lucro, avente personalità giuridica, è il solo responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti italiani coordinati.

Esso assegna e controlla il rispetto delle bande orarie in conformità al Reg. 793/2004.

Oltre allo svolgimento dei compiti ad esso attribuiti, ai sensi dell'art. 4 del Reg. 793/2004, il Coordinatore fornisce all'ENAC – Direzione Centrale Regolazione Economica le seguenti informazioni:

- a) elenco delle bande orarie assegnate dopo le Conferenze degli orari per le stagioni di traffico Winter e Summer distinte per aeroporti e per vettori. Detto elenco è aggiornato dopo le dead-lines di agosto per la successiva stagione invernale e di gennaio per la successiva stagione estiva e ad all'inizio di ogni stagione di traffico, evidenziando, in quest'ultimo caso, le bande orarie ancora disponibili;
- b) variazioni principali intervenute nel corso della stagione di traffico sui singoli aeroporti ed in particolare assegnazioni e/o modifiche di bande orarie interessanti nuove rotte e/o vettori nuovi entranti su un determinato aeroporto;
- c) elenco di eventuali *outstanding list* per le bande orarie che si dovessero creare sui vari scali coordinati e loro relativo aggiornamento; la *outstanding list* viene creata dal Coordinatore per una sola stagione di traffico. Essa deve essere cancellata al termine della stagione stessa per essere ricostituita ex novo nella successiva omologa stagione di traffico. La *outstanding list*, dietro richiesta, viene messa a disposizione dei membri o osservatori dei Comitati di Coordinamento aeroportuale, nei modi che il Coordinatore riterrà opportuni.
- d) criteri di assegnazione di bande orarie in caso di *outstanding list*;
- e) elenco delle operazioni svolte in code sharing con l'indicazione del vettore titolare delle bande orarie. I vettori sono tenuti a fornire la presente informativa al Coordinatore.

Durante gli orari e/o i giorni di chiusura del Coordinatore, i vettori che, per motivi imprevedibili, si trovassero nella necessità di ottenere una banda oraria su un aeroporto coordinato, devono attenersi alla procedura riportata sul Regolamento dello scalo interessato.

In ogni caso lo slot deve essere richiesto anteriormente alla partenza del volo dallo scalo di origine.



## 6. COMITATO DI COORDINAMENTO AEROPORTUALE E PARAMETRI DI COORDINAMENTO

Il Comitato di Coordinamento Aeroportuale, è istituito su tutti gli aeroporti coordinati e ad orari facilitati.

Il Comitato di Coordinamento è composto almeno da rappresentanti designati da:

- vettori aerei che utilizzano regolarmente lo scalo;
- organizzazioni rappresentative dei vettori;
- società di gestione aeroportuale;
- autorità di controllo del traffico aereo (ANSP per CTA Aeroportuale e Fornitore dei Servizi N.A. per spazio aereo di avvicinamento);
- comando dell'aeroporto/reparto Aeronautica Militare (per gli aeroporti militari aperti al traffico civile).
- rappresentanti del settore dell'aviazione generale che utilizza regolarmente lo scalo.

Possono partecipare ai lavori del Comitato anche rappresentanti degli handlers, della Polaria e delle Autorità doganali presenti sullo scalo.

Il Dirigente della Direzione Aeroportuale, partecipa alle riunioni in qualità di osservatore.

Esso, in ogni caso, rappresenta l'ENAC in sede di riunione.

Se previsto dal regolamento interno che il Comitato è tenuto a redigere, e a far pervenire ad ENAC – Direzione Centrale Regolazione Economica, il Dirigente della Direzione Aeroportuale può presiedere le riunioni del Comitato.

Un rappresentante della Direzione Centrale Regolazione Economica dell'ENAC può partecipare in qualità di osservatore.

Alle riunioni del Comitato di Coordinamento Aeroportuale partecipano anche uno o più rappresentanti del Coordinatore, in qualità di osservatore.

Tra i principali compiti del Comitato, individuati dall'art. 5 del Reg.793/2004, rientra la proposta di variazione dei parametri di coordinamento da formulare all'ENAC, almeno due volte l'anno, in un tempo che sia sufficiente per l'esame prima delle Conferenze degli Orari IATA.

Per "parametri di coordinamento", si intende, ai sensi del Reg.793/2004, l'espressione in termini operativi di tutta la capacità disponibile per l'assegnazione di bande orarie in un aeroporto comunitario, in corrispondenza di tutti i fattori tecnici, operativi e ambientali che incidono sulle prestazioni dell'infrastruttura aeroportuale e dei suoi vari sottosistemi.

In merito all'eventuale aumento della capacità aeroportuale e, in generale, in merito alla definizione dei parametri di coordinamento, il Comitato di Coordinamento presenta all'ENAC,



## Circolare

EAL-18

Assegnazione di bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali

24/8/2009 pag. 8 di 14

rappresentato localmente dal Dirigente della Direzione Aeroportuale, le proprie proposte, in linea con quanto stabilito all'art. 5 del Reg. 793/2004.

Spetta direttamente al Dirigente della Direzione Aeroportuale, in qualità di rappresentante ENAC in loco, dare il nulla osta in merito, informandone sia il Coordinatore sia la Direzione Centrale Regolazione Economica.

Il Dirigente della Direzione Aeroportuale è tenuto ad esprimere il nulla osta in un tempo che sia sufficiente prima delle Conferenze degli Orari IATA. Pertanto, la riunione del Comitato di Coordinamento deve essere effettuata con largo anticipo rispetto alla data della Conferenza stessa e, comunque, non oltre il "dead line" della presentazione delle domande iniziali delle bande orarie richieste secondo il calendario stabilito dalla IATA.

La Direzione Centrale Regolazione Economica provvede alla pubblicazione dei nuovi parametri su AIP-Italia parte AIC.

### 7. SCAMBIO DELLE INFORMAZIONI

Ai sensi dell'art. 7 del Reg. 793/2004, il Facilitatore degli orari o il Coordinatore, il Gestore aeroportuale e le autorità di controllo del traffico aereo si scambiano le informazioni necessarie per lo svolgimento delle rispettive funzioni, compresi i dati relativi ai voli e alle bande orarie.

In particolare, su base giornaliera, il Gestore aeroportuale dell'aeroporto coordinato, fa pervenire al Fornitore dei Servizi (ENAV e/o A.M.) la lista dei voli pianificati con banda oraria assegnata dal Coordinatore per il giorno successivo.

Il Fornitore dei Servizi (ENAV e/o A.M.), compatibilmente con i propri compiti istituzionali relativi alla gestione dei piani di volo e evitando, in ogni caso, pregiudizi al regolare svolgimento dell'attività dello scalo in questione, verifica che la prima pianificazione relativa agli orari dei voli in partenza e in arrivo sull'aeroporto in questione coincida con le bande orarie assegnate dal Coordinatore.

Qualora detta coincidenza non dovesse verificarsi, per lo scambio di informazioni di cui sopra, segnala al gestore aeroportuale, anche successivamente all'effettuazione del volo, le incongruenze riscontrate, allo scopo di facilitare successivamente il controllo da parte del Coordinatore di conformità delle operazioni dei vettori aerei con le bande orarie loro assegnate, come previsto dall'art. 4 comma 6 del Reg. 793/2004.





## Circolare

EAL-18

Assegnazione di bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali

24/8/2009

pag. 9 di 14

### 8. ASSEGNAZIONE DELLE BANDE ORARIE

Le bande orarie sono assegnate dal Coordinatore in conformità a quanto previsto dal art. 8 del Reg. 793/2004.

Sugli aeroporti coordinati non sono ammessi movimenti di aeromobili che non abbiano ottenuto una banda oraria, fatti salvi, i voli di Stato, gli atterraggi di emergenza ed i voli umanitari.

Qualsiasi cancellazione di voli, anche su base giornaliera, deve essere comunicata al Coordinatore che provvederà a cancellare il relativo slot.

Le notizie su dette cancellazioni sono indispensabili anche ai fini dello scambio di informazioni, di cui al punto 7 della presente Circolare, tra Coordinatore, Gestore aeroportuale e Fornitore dei Servizi (ENAV e/o A.M.).

Il Coordinatore in fase di assegnazione delle bande orarie effettua una verifica del rispetto dei tempi di volo. Qualora un vettore richieda bande orarie con tempi di volo incongruenti con i dati in possesso del Coordinatore, lo stesso evidenzia al vettore l'incongruenza.

In ogni caso, il vettore è responsabile dei tempi di volo comunicati al Coordinatore ed è tenuto ad assicurare l'allineamento degli orari relativi ai collegamenti che lo stesso intende effettuare tra i vari aeroporti.

Qualora il vettore, quindi, confermi la richiesta e non rispetti successivamente gli orari assegnati, il mancato rispetto degli slots non rientra nelle cause di esclusione dalla responsabilità del vettore previste dal D.Lgs.172/2007.

Ai sensi dell'art. 10 del Reg. 793/2004, le bande orarie assegnate ad un vettore aereo possono essere utilizzate da un altro o da altri vettori aerei partecipanti ad esercizio di rotte in comune, in franchising o in code sharing, sempreché il codice del vettore aereo a cui le bande orarie sono assegnate continui a contraddistinguere il volo in condivisione e le utilizzazioni sulla medesima rotta.

I vettori aerei che partecipano a tali attività in comune, prima di iniziare le operazioni devono darne informativa, fornendo dati analitici di tali attività, contestualmente all'ENAC - Direzione Centrale Regolazione Economica ed al Coordinatore.

Nel caso di servizi operati da un gruppo di vettori aerei, solo uno dei vettori aerei partecipanti può far domanda delle bande orarie necessarie per operare il singolo collegamento.

I vettori stessi devono attenersi alle seguenti disposizioni:

- a) i voli operati in code sharing devono essere pubblicizzati e venduti all'utenza da parte di tutti i vettori partecipanti all'attività in comune;



b) sui monitors aeroportuali devono comparire tutti i vettori partecipanti all'accordo commerciale su quel volo;

Per quanto concerne il principio della storicità, fermo restando che il mancato utilizzo di bande orarie può essere giustificato per i motivi di cui al punto 4 dell'art. 10 del Reg. 793/2004, si evidenzia che il presupposto a base di giustificazioni concernenti difficoltà finanziarie del vettore, è quello che allo stesso sia stata rilasciata una licenza provvisoria di esercizio.

Il Coordinatore è tenuto a chiedere assicurazioni in merito.

#### 9. MODIFICA DELLA COLLOCAZIONE ORARIA DI UNA SERIE DI BANDE ORARIE

La modifica della collocazione oraria di una serie di bande orarie avviene in conformità all'art. 8 del Reg. 793/2004.

Tale modifica non è possibile in caso di bande orarie riservate dall'ENAC per voli in onere di servizio pubblico, salvo preventiva autorizzazione dell'Amministrazione medesima.

#### 10. BANDE ORARIE PER VOLI IN ONERE DI SERVIZIO PUBBLICO

L'ENAC può riservare bande orarie per voli in onere di servizio pubblico.

Le bande orarie riservate per i voli in onere di servizio pubblico non possono essere trasferite, né scambiate tra i vettori.

Le bande orarie riservate dall'ENAC non acquistano storicità. Quando un vettore cessa di operare la rotta onerata oppure se la una rotta non è più sottoposta al regime onerato, gli slots tornano in disponibilità dell'ENAC che potrà riservarli per un altro vettore operante la medesima rotta oppure per un'altra rotta onerata, o, infine, potrà restituirli al Coordinatore per il successivo reinserimento nel pool delle bande orarie.

#### 11. MOBILITA' DELLE BANDE ORARIE

Le bande orarie possono essere trasferite o scambiate tra vettori conformemente a quanto previsto dall'art. 8 bis del Reg. 793/2004.

Sono altresì ammessi trasferimenti di bande orarie tra vettori in caso di affitto di ramo d'azienda, nel caso in cui gli slots in questione siano connessi alla parte del ramo d'azienda ceduto in locazione.

In questo caso il conduttore dell'azienda è tenuto alla conservazione della sua integrità e ad assicurare la sua restituzione al termine del rapporto contrattuale (artt. 2561 e 2562 C.C.).

Nel contratto di affitto devono essere previste delle disposizioni che impediscono al locatore ed al conduttore di cedere anche solo parzialmente il contratto o di subaffittare l'azienda a terzi.



I suddetti scambi o trasferimenti di bande orarie sono efficaci solamente dopo esplicita conferma da parte del Coordinatore.

Dell'avvenuto scambio o trasferimento deve essere informato l'ENAC – Direzione Centrale Regolazione Economica.

#### 12. BANDE ORARIE ASSEGNATE E NON UTILIZZATE

Le bande orarie assegnate dal Coordinatore devono essere utilizzate dal vettore.

In caso di non utilizzazione il Coordinatore agisce in base a quanto previsto dagli articoli 8, 10 e 14, comma 6, del Reg. 793/2004.

In ogni caso, il Coordinatore, se riceve, in qualunque momento, informazioni dal Gestore aeroportuale sulla mancata utilizzazione di bande orarie assegnate ad un vettore, dopo aver richiesto elementi giustificativi al vettore, se non riceve risposta o riceve risposta non congrua, ovvero nel caso di risposte insufficienti, entro 20 giorni ne dà comunicazione alla Direzione Centrale Regolazione Economica e provvede a cancellare le bande orarie assegnate e a reinserirle nel pool.

In questo caso il vettore può riformulare la richiesta di bande orarie se intende utilizzarle.

#### 13. BANDE ORARIE ASSEGNATE AD UN VETTORE CHE CESSA DI OPERARE SU UNA ROTTA

Quando un vettore, pur avendo attivato i servizi e utilizzato le relative bande orarie assegnate, cessa di operare sulla rotta, ne dà tempestiva comunicazione al Coordinatore, restituendo al contempo gli slots che non intende più utilizzare.

Qualora il vettore non intenda restituire gli slots assegnati, in ogni caso comunica al Coordinatore le proprie intenzioni sull'utilizzo degli slots medesimi.

In mancanza di comunicazione entro 15 giorni o comunque entro un termine breve e certo concordato con il Coordinatore, le bande orarie devono essere ritirate e restituite al pool.

#### 14. BANDE ORARIE ASSEGNATE AD UN VETTORE CUI VIENE SOSPESA LA LICENZA DI ESERCIZIO

In caso di sospensione della licenza di esercizio da parte dell'ENAC, le bande orarie assegnate al vettore sono ritirate dal Coordinatore.

Il vettore può stabilire un contatto con il Coordinatore per informarlo sull'utilizzazione futura degli slots.



## Circolare

EAL-18

Assegnazione di bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali

24/8/2009

pag. 12 di 14

In questo caso il Coordinatore blocca le bande orarie ritirate in attesa del ripristino della licenza o della cessione legale dell'attività del vettore, sino ad un massimo di due consecutive stagioni di traffico.

Lo status del vettore deve essere riesaminato dal Coordinatore dopo 30 giorni dalla sospensione della licenza di esercizio.

Se entro 30 giorni dalla sospensione della licenza di esercizio il vettore non entra in contatto con il Coordinatore e se non risulta chiara la posizione legale del vettore, le bande orarie possono tornare al pool per la successiva riassegnazione.

### 15. ASSEGNAZIONE TEMPORANEA DI BANDE ORARIE

Quando un vettore cessa di operare su una rotta per sospensione della licenza di esercizio, in attesa dell'evoluzione della situazione ai sensi del punto 14 della presente Circolare, il Coordinatore può assegnare temporaneamente ad altro vettore che ne faccia richiesta le medesime bande orarie per operare i medesimi collegamenti.

Il vettore subentrante deve essere informato della temporaneità dell'assegnazione e non può avvalersi del principio di storicità delle bande orarie che, a seconda dell'evolversi della situazione relativa al vettore titolare delle bande stesse, possono essere ritirate dal Coordinatore in qualsiasi momento.

Le bande orarie assegnate in via temporanea, oltre a non fruire del principio della storicità, non possono essere spostate su altra rotta o trasferite da un vettore ad un altro.

La possibilità di utilizzazione degli slots su altra rotta viene concessa al vettore subentrante solo a seguito della evidenza che i passeggeri in possesso di titolo di viaggio con il vettore titolare delle bande orarie, siano stati riprotetti.

### 16. SANZIONI PER OPERAZIONI IN MANCANZA O IN DIFFORMITA' DELLA BANDA ORARIA

Con il Decreto Legislativo N°172 del 4 ottobre 2007 è stata emanata la disciplina sanzionatoria per le violazioni relative alle bande orarie.

Tali violazioni, individuate all'art. 4, del suddetto Decreto sono:

- a) l'atterraggio o il decollo in un aeroporto coordinato, senza l'ottenimento preventivo della banda oraria;
- b) non corretto utilizzo della banda oraria, assegnata dal coordinatore, nelle operazioni di atterraggio o decollo in un aeroporto coordinato, per più di quattro volte consecutive;
- c) lo spostamento, il trasferimento o lo scambio di bande orarie in difformità da quanto previsto dal regolamento;

**Circolare****EAL-18**

Assegnazione di bande orarie sugli aeroporti coordinati nazionali

24/8/2009

pag. 13 di 14

d) la mancata o non corretta informativa fornita al coordinatore dal vettore, che incida sulla regolare assegnazione delle bande orarie.

L'applicazione delle sanzioni previste è esclusa solo nei casi di esclusione della responsabilità del vettore previsti nel decreto medesimo.

**17. DECORRENZA**

La presente Circolare ha decorrenza dal giorno 25 ottobre 2009.

Il Direttore Generale  
Dott. Alessio Quaranta

Allegati: Allegato A



**ALLEGATO A**

**1) Aeroporti coordinati:**

- Bergamo
- Cagliari
- Catania
- Firenze
- Milano Malpensa
- Milano Linate
- Napoli
- Palermo
- Roma Ciampino
- Roma Fiumicino
- Torino
- Venezia

limitatamente alla stagione estiva (IATA):

- Lampedusa
- Pantelleria

**2) Aeroporti ad orari facilitati:**

- Bologna
- Pisa

**Nota: l'aeroporto di Pisa limitatamente alla stagione estiva 2009 è diventato Aeroporto Coordinato.**