

Per quanto attiene alla gestione delle risorse destinate alle attività di manutenzione, riparazione e illuminazione dei porti, nel corso del 2010, si è provveduto alla tempestiva assegnazione dei fondi stanziati, peraltro destinati quasi esclusivamente a situazioni debitorie pregresse.

Le risorse medesime si sono esaurite nel corso del I trimestre, attesa l'esiguità dello stanziamento rispetto alle esigenze rappresentate dai Provveditorati, soprattutto con riferimento alla pulizia e alla illuminazione dei porti di I e II categoria - I classe.

Al riguardo, si segnala che sono state inoltrate numerose richieste al Ministero dell'economia e delle finanze per ottenere più congrue assegnazioni, ma non avendo le stesse avuto seguito, stante anche la situazione debitoria, sono state impartite direttive ai Provveditorati per soprassedere dall'assunzione di qualunque impegno contrattuale per la pulizia e l'illuminazione dei porti, se non previa autorizzazione.

Amministrazione del demanio marittimo

Nel 2010, è continuato l'approfondimento in merito alla complessa tematica del conferimento di funzioni alle Regioni ed agli Enti Locali, soprattutto in materia di porti, proseguendo anche l'attività amministrativa di revisione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri inerente l'aggiornamento del D.P.C.M. 21/12/1995 e del D.P.C.M. 23/03/1989 per la Regione Sardegna.

Nell'anno in questione è proseguita l'attività di trasferimento degli archivi della Direzione generale per i porti e delle Autorità marittime afferenti le pratiche non più di competenza, in quanto relative ad aree non di interesse nazionale. A tali fini sono state già trasferite la metà delle pratiche relative ai porti turistici.

Inoltre, ai sensi di quanto disposto dal decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, in attuazione del federalismo fiscale, sono stati predisposti ed inoltrati all'Agenzia del Demanio gli appositi elenchi dei beni demaniali marittimi da escludere dal trasferimento alle Regioni, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del predetto decreto legislativo.

Sono state, altresì, rilasciate concessioni demaniali marittime ancora di propria competenza per finalità di approvvigionamento di energia, nonché, indipendentemente dal tipo di attività prevista, quelle aventi ad oggetto beni demaniali situati all'interno di strutture portuali di rilevanza economica internazionale o nazionale, ove non abbia sede un'Autorità portuale, e beni destinati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato.

Per quanto attiene la gestione del demanio, si è provveduto:

- al rilascio delle autorizzazioni ex art. 24 Reg. Cod. Nav. concernenti variazioni al contenuto della concessione demaniale e all'adozione dei provvedimenti di rideterminazione dei canoni ai sensi del decreto interministeriale 19.07.1989, attuativo dell'art. 10, comma 1, della legge 5.5.1989, n. 160 e del decreto ministeriale 5.8.1988, n. 342;
- all'emanazione dei decreti per l'aggiornamento annuo delle misure dei canoni, in attuazione della legge 4 dicembre 1993, n. 494 e del decreto dirigenziale in data 3 dicembre 2009, registrato alla Corte dei Conti il 20.01.2010;
- alla trattazione del contenzioso amministrativo e giurisdizionale in materia;
- alla determinazione dei limiti del demanio marittimo e dell'esclusione dallo stesso di alcune zone, rispettivamente, ai sensi degli artt. 31 e 35 Cod. Nav., nonché alla consegna di beni demaniali marittimi ad altre Amministrazioni in base all'art. 34 del medesimo Codice, come modificato all'art. 1, comma 40, della legge 15.12.2004, n. 308;
- all'esame delle istanze in materia di impianto ed esercizio di stabilimenti e depositi costieri, nonché, nell'ambito dell'attività di ispezione e collaudo dei medesimi stabilimenti e depositi, alla nomina della Commissione interministeriale incaricata di effettuare il collaudo del nuovo deposito costiero di oli minerali di Ravenna della Società Novaol, ai fini dell'esercizio definitivo dell'impianto medesimo, e alla nomina delle Commissioni interministeriali che dovranno effettuare i collaudi dei terminali di rigassificazione offshore della Società Adriatic LNG di Porto Viro e della Società OLT LNG Toscana di Livorno;

- allo svolgimento dell'iter istruttorio in ordine alle richieste avanzate da varie Società ai sensi dell'art. 12 del decreto legislativo n. 387/2003, così come modificato dall'art. 2 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), allo scopo di realizzare impianti eolici offshore in diverse aree del territorio italiano; tale iter è inteso all'accertamento delle condizioni per il rilascio delle concessioni demaniali marittime richieste, ai fini dell'avvio del procedimento di autorizzazione unica di competenza di questo Ministero, sentiti il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Per alcune di tali richieste è terminata la fase istruttoria ed è iniziata, con la convocazione della Conferenza di Servizi, la fase relativa all'autorizzazione.

Sistema informativo demanio marittimo – S.I.D.

Per quanto attiene al Sistema Informativo del Demanio Marittimo (SID), nel corso del 2010, sono proseguite le attività inerenti i contratti stipulati nel quarto trimestre 2009, aventi ad oggetto la gestione ed il potenziamento della struttura hardware dello stesso.

Per quanto riguarda il contratto relativo al Servizio Integrato di Gestione del Sistema, registrato alla Corte dei conti l'8.04.2010, le attività sono proseguite regolarmente. In particolare, è proseguita l'attività di connessione al Sistema dei comuni costieri che ne hanno fatto richiesta. Nel periodo sono stati, infatti, abilitati all'accesso 78 nuovi utenti istituzionali, con un totale complessivo, al 30.12.2010, di oltre 495.

Parallelamente, è stata erogata attività formativa a beneficio di altre 47 Pubbliche amministrazioni locali. Sono, altresì, proseguite, nell'ambito dell'aggiornamento delle basi catastali, l'attività di verifica e di allineamento dei dati cartografici e censuari trasmessi dall'Agenzia del Territorio. In questo contesto, e con specifico riferimento all'ambiente GIS, è proseguito il supporto della società incaricata dei servizi specialistici sullo stesso.

Il sistema idroviario padano-veneto

Per la realizzazione ed il risanamento del sistema idroviario padano-veneto, cui lo Stato provvede a norma delle leggi nn. 413/1998, 388/2000 e 350/2003, nel corso dell'anno 2010, sono stati predisposti i pagamenti delle rate dei mutui contratti dalle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto e Piemonte con gli istituti di credito, per un totale di euro 38.174.767,96.

A seguito della rinegoziazione di alcuni mutui - che ha comportato la riduzione dell'importo delle rate ed il raddoppio dei piani di ammortamento - lo stanziamento confermato annualmente in euro 43.240.560,00 genera una differenza che solo in parte darà copertura al prolungamento dei piani di ammortamento e che comporta la necessità di chiedere, annualmente, la reiscrizione di residui perenti per i pagamento delle rate di mutuo.

Rimozione d'ufficio di navi (ex art. 72 del Codice della navigazione)

Nell'ambito delle funzioni amministrative di attuazione dell'art. 72 del Codice della navigazione, la competente struttura centrale del Ministero ha curato i rapporti con gli Uffici marittimi periferici, per far fronte alle esigenze di recupero di eventuali relitti di imbarcazioni affondate o incagliate nei pressi delle coste e nei porti di competenza, che costituiscono intralcio o pericolo per la sicurezza della navigazione.

Al riguardo, si evidenzia che lo stanziamento iniziale di bilancio non sempre è sufficiente per garantire il recupero dei relitti e, trattandosi di spese aventi natura obbligatoria, le necessità finanziarie devono essere di volta in volta rappresentate al Ministero dell'economia e delle finanze.

Nel secondo semestre 2010, è stata, infatti, inoltrata al predetto Ministero una richiesta di integrazione fondi per complessivi euro 1.230.000,00 per la rimozione della Motonave "Margaret" nel porto di La Spezia e per la rimozione di n. 5 relitti nel porto di Mazara del Vallo - Palermo, che non ha ancora avuto riscontro.

Circa, poi, il quadro finanziario dei due menzionati programmi di bilancio sui quali si ripartiscono le attività sopra specificate, nel rinviare, per i dati d'insieme, alla tav. 5 allegata, si evidenzia che, dai richiamati dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato, emerge quanto segue:

Programma "Sistemi portuali"

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 87,88;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 87,70
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 63,34.

Programma "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acque interne"

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 98,55;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 96,68;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 94,52.

✓ **Miglioramento dei servizi di trasporto**

L'obiettivo strategico in esame, correlato ai programmi di bilancio "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne", "Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo", nell'ambito della missione "Diritto alla mobilità", è stato perseguito attraverso l'implementazione della vigilanza da parte delle competenti strutture ministeriali :

- su Trenitalia, mediante il monitoraggio delle attività previste dal Contratto di servizio Treni passeggeri a media e lunga percorrenza;
- sulle linee di collegamento marittimo su cui sono imposti oneri di servizio pubblico;
- sull'ENAC, attraverso il monitoraggio del servizio svolto dai vettori aerei sulle rotte di collegamento nazionali su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico ad esclusione (ai sensi dell'art. 1, cc. 837 e 840 della legge n. 296/2006) dei collegamenti relativi alla continuità territoriale della Regione Sardegna.

Relativamente alla predetta vigilanza su Trenitalia, ricadente specificatamente nel programma di bilancio "Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario", si evidenzia che, nel corso del 2010, è stato completato l'iter procedurale (CIPE, Corte dei conti) finalizzato alla stipula del nuovo contratto di servizio passeggeri per la media e lunga percorrenza di interesse nazionale, sottoposto al regime di obbligo di servizio per il periodo 2009-2014, non ancora, però, sottoscritto dalle parti (MEF, MIT e Trenitalia S.p.A). Nell'ambito della nuova programmazione dell'offerta, così come previsto dall'art. 7 del Contratto di servizio, è stata esaminata una variazione della stessa, a fronte delle mutate condizioni di mercato che hanno evidenziato una contrazione della domanda sul servizio notte, a fronte di una buona tenuta del servizio giorno. Detta rimodulazione, elaborata nell'ambito del perimetro dei servizi di utilità sociale di cui alla delibera CIPE n.122 del 17 dicembre 2009, prevede accorpamento di treni notte, sostituzione di alcune tratte con Bus Gran Turismo ad elevato standard di confort per la Sicilia e la Calabria, miglioramento dei collegamenti giorno sulla Tirrenica Sud, con utilizzo di materiali ETR e nuovi collegamenti IC sulla direttrice Tirrenica e Adriatica. Tale proposta è stata ritenuta accettabile in quanto non comporta aggravio di oneri, trattandosi di compensazione ad offerta invariata in termini di Treni-km così come determinata nel corrispettivo periodo contrattuale.

Ciò premesso, nell'evidenziare che per il precedente contratto, già scaduto, vige la clausola di continuità, in base alla quale è prorogata l'efficacia del medesimo fino alla stipula del successivo, si precisa che la mancata sottoscrizione, come detto, del nuovo contratto comporta che, al di là dei reciproci impegni fondamentali (effettuazione del servizio ferroviario ed erogazione del contributo finanziario pubblico), gli altri elementi contrattuali non hanno maturato quel livello di cogenza che ne renderebbe esigibile la prestazione.

Pertanto, in ordine agli elementi oggetto del suindicato monitoraggio ministeriale correlato all'obiettivo strategico in esame (puntualità entro 30', puntualità entro 60', regolarità, pulizia), nonostante non siano pervenuti dalla Società interessata dati informativi specifici in proposito per ogni singolo treno, è stato possibile rilevare, attraverso le relazioni periodiche fatte pervenire da Trenitalia in ordine al servizio svolto, che le percentuali riferite agli indici di qualità erogata, osservati nel primo semestre 2010 e relativi alla puntualità entro i 30', alla puntualità entro i 60', alla regolarità e alla pulizia dei treni, risultano superiori ai valori massimi di riferimento stabiliti nel contratto.

Nel corso del medesimo anno, sono state, altresì, esaminate le comunicazioni inerenti variazioni ed interruzioni temporanee dei servizi di trasporto dovute a cause impreviste o imprevedibili, al fine di relazionare in ordine ai casi oggetto di interrogazione parlamentare, mentre le segnalazioni sui disservizi e ritardi dei treni a lunga e media percorrenza, le deliberazioni di protesta al riguardo dei Consigli Comunali, così come le denunce delle Associazioni a tutela dei Consumatori sulle criticità dei servizi erogati sono state costantemente monitorate a garanzia dei servizi di utilità sociale in termini di frequenza, copertura territoriale, qualità e tariffazione.

In ordine alle altre attività ricadenti nel programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario”, si rinvia a quanto esposto, nel proseguo della relazione, relativamente all’obiettivo strategico “Miglioramento dei livelli di sicurezza nei trasporti”, evidenziando, da subito, circa il quadro finanziario del medesimo programma, per il quale si rinvia all’unità tav. 5, che dai menzionati dati forniti dalla Ragioneria generale dello Stato e utilizzati, come già detto, per la compilazione della medesima tav. 5, si ricava che:

- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza ammonta a 99,53;
- la percentuale delle somme impegnate sul totale degli stanziamenti definitivi di competenza e dei residui di lett. F ammonta a 99,26;
- la percentuale dei pagamenti sugli stanziamenti definitivi di cassa ammonta a 99,39.

Circa la seconda area di intervento sopracitata correlata all’obiettivo strategico in esame e concernente l’implementazione della vigilanza sulle linee di collegamento marittimo su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico, rientrando nel programma “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d’acqua interne”, si fa presente quanto segue.

I servizi di collegamento marittimo con le isole maggiori e minori nazionali per assicurare la continuità territoriale, oggetto di monitoraggio, sono svolti dalle Società Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar e Saremar.

La Società Tirrenia svolge servizi di collegamento marittimo tra la terraferma e le Isole della Sicilia, della Sardegna e le Isole Tremiti, nonché un collegamento internazionale con l’Albania. In particolare, le linee Tirrenia oggetto del monitoraggio, nel corso del 2010, sono state: Napoli/Palermo, Palermo/Cagliari, Civitavecchia/Olbia, Napoli/Cagliari, Genova/Porto Torres, Cagliari/Trapani, Genova/Olbia/Arbatax, Bari/Durazzo, Termoli/Isole Tremiti, nonché le linee di trasporto marittimo merci Livorno/Cagliari, Napoli/Cagliari, Genova/Cagliari e Ravenna/Catania.

La società Siremar gestisce i collegamenti fra la Sicilia e gli arcipelaghi delle Eolie, delle Egadi, delle Pelagie e con l’Isola di Ustica, nonché il collegamento diretto Napoli/Isole Eolie.

La società Caremar assicura i collegamenti fra i Porti di Napoli, di Pozzuoli e di Sorrento con le Isole di Ischia, Capri e Procida nel Golfo di Napoli e fra i Porti di Formia ed Anzio con le Isole di Ponza e Ventotene.

La società Toremar svolge i servizi di collegamento marittimo con le Isole dell’Arcipelago toscano ed in particolare tra il Porto di Piombino e le Isole d’Elba e di Pianosa, il Porto di Santo Stefano e l’Isola del Giglio, il Porto di Livorno e l’isola di Gorgona (per la presenza di una colonia penale) e di Capraia.

La Società Saremar effettua i servizi di collegamento con le isole minori sarde, in particolare dal Porto di Portovesme per le Isole di San Pietro e di Sant’Antioco e dal Porto di Palau per l’Isola della Maddalena, nonché il collegamento internazionale di S. Teresa di Gallura con lo scalo di Bonifacio in Corsica.

Il settore del trasporto marittimo è un tipico settore stagionale caratterizzato da picchi di richiesta di trasporto nella stagione estiva ed in prossimità di festività, ponti ecc., contrapposti a periodi di scarsa richiesta di trasporto, limitato ad assicurare la mobilità delle popolazioni residenti sulle isole. Le società monitorate, al contrario dei concorrenti privati, essendo società sovvenzionate dallo Stato, mantengono soddisfacenti livelli di offerta durante tutto l’anno tali da permettere l’adeguato sviluppo economico-sociale delle isole.

Anche per l’anno 2010, il quadro dei collegamenti marittimi operati dalle predette società sovvenzionate dallo Stato ha garantito il raggiungimento dell’obiettivo di assicurare la continuità territoriale con le isole maggiori e minori nazionali. Dai dati rilevati si è accertato che le omissioni di corsa verificatesi durante tutto l’arco dell’anno si sono esclusivamente limitate alle fattispecie occorse per avverse condizioni meteo marine o per avarie tecniche che hanno imposto il fermo dei mezzi colpiti da guasti.

Si segnala, inoltre, che l’anno 2010 ha visto una forte incidenza del fenomeno delle manutenzioni straordinarie per alcune navi che hanno dovuto necessariamente effettuare lunghe

soste presso i bacini per effettuare lavori di adeguamento strutturale, per uniformarsi alla normativa di sicurezza denominata “Stockholm Agreement”, che prevedeva il divieto di navigazione delle navi non adeguate alla suddetta normativa a partire dal 1° ottobre 2010.

Circa gli altri obiettivi ed attività, nonché il quadro finanziario, inerenti al predetto programma “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d’acqua interne”, si rinvia a quanto riportato in corrispondenza dell’obiettivo strategico “*Rilancio degli interventi prioritari in materia di metropolitane e di infrastrutture portuali*”, relativamente a quest’ultime.

Riguardo, poi, alla terza area rientrante nell’obiettivo strategico in parola, relativa all’implementazione della suindicata vigilanza sull’ENAC, con il connesso monitoraggio del servizio svolto dai vettori aerei sulle rotte di collegamento nazionali su cui sono stati imposti oneri di servizio pubblico, ad esclusione (ai sensi dell’art. 1 cc. 837 e 840 legge 296/96) dei collegamenti relativi alla continuità territoriale della Regione Sardegna”, si precisa, in particolare, che tale monitoraggio è stato effettuato sulle rotte di Pantelleria-Palermo, Palermo-Lampedusa, Trapani-Pantelleria, Catania-Lampedusa e viceversa per ciascuna delle stesse, nel periodo compreso tra il 1° gennaio ed il 24 agosto 2010, data quest’ultima di scadenza della convenzione stipulata dal vettore Meridiana fly operante sulle predette tratte.

Al fine di razionalizzare l’utilizzazione dei fondi pubblici, si è provveduto a raccogliere i dati di traffico sulle rotte di cui sopra, provvedendo, poi, ad elaborarli per verificare l’andamento del traffico passeggeri.

Inoltre, sempre nel corso del periodo di riferimento e relativamente alle tratte indicate, si è provveduto alla verifica della rispondenza tra il numero di frequenze effettuate dal vettore esercente le rotte in questione ed il numero di frequenze minime previste dal decreto d’imposizione, per poter valutare l’effettiva regolarità nell’erogazione del servizio in regime di continuità territoriale, attraverso apposite tabelle di monitoraggio-voli all’uopo predisposte.

Laddove si sono registrate discordanze, si è chiesto all’ENAC di relazionare circa le cause che hanno condotto alle difformità.

Circa le ulteriori attività ministeriali correlate al programma “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo”, si sintetizzano di seguito alcune delle principali azioni perseguite, nel 2010, dal Ministero nel settore:

Attuazione della semplificazione

E’ proseguito l’esame delle problematiche connesse all’attuazione della semplificazione prevista dall’art. 14, comma 14 e seguenti, della legge 28 novembre 2005, n. 246 (cd. taglia leggi) ed è stata portata a termine la rideterminazione dei tempi di conclusione dei procedimenti amministrativi di cui alla legge n. 241/1990 e successive modificazioni e integrazioni.

Attuazione normativa comunitaria

Si è attivata la procedura di recepimento della direttiva CE 2008/114 dell’8 dicembre 2008, relativa all’individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee e alla valutazione della necessità di migliorarne la protezione. Inoltre, si è conclusa la procedura per l’emanazione del decreto interministeriale per il trattamento dei dati relativi ai passeggeri trasportati, previsto dal decreto legislativo n. 144 del 2 agosto 2007 di recepimento della direttiva CE 2004/82 e sono state affrontate le problematiche inerenti gli aiuti di stato alla SEA, il progetto pilota sulla direttiva 2004/82 e sugli accordi aerei.

Contenzioso

Sono stati seguiti i contenziosi in itinere relativi al decreto ministeriale 8 ottobre 2009 sui diritti aeroportuali e all’inquinamento acustico sull’aeroporto di Ciampino.

Normativa nazionale e relazioni istituzionali

E' stata completata la procedura relativa al nuovo regolamento didattico per il VDS (Volo da diporto e sportivo) con apparecchi privi di motore, predisposto dall'Aero Club d'Italia, conclusa con l'emanazione del DPR n.133 del 9 luglio 2010.

Demanio

È proseguita, di concerto con l'Agenzia del Demanio e l'ENAC, la trattazione di alcune problematiche demaniali relative a vari aeroporti ed è in corso l'attività nel gruppo di lavoro di vertice, istituito presso il Ministero della difesa, per l'applicazione dell'art. 693 del Codice della Navigazione, relativo al passaggio dei beni del demanio militare aeronautico da destinare all'aviazione civile.

Gestioni aeroportuali

E' proseguita l'attività di predisposizione dei decreti interministeriali per l'affidamento in concessione delle gestioni totali aeroportuali e la trattazione delle procedure di selezione di socio privato e accordi relativi, poste in essere da alcune Società di gestione aeroportuali.

Bilanci e trasferimenti ENAC, AeCI, ENAV

Per quanto riguarda l'ENAC, sono stati approvati con decreti interministeriali (MIT/MEF) l'assestamento al bilancio di previsione 2009 (delibera n. 56/2009), il bilancio di previsione 2010 (delibera n. 60/2009) ed il bilancio consuntivo 2009 (delibera n. 29/2010).

Si sono definite le istruttorie relative al bilancio di previsione 2011 (delibera n. 49/2010) e all'assestamento al bilancio di previsione 2010 (delibera n. 48/2010).

Inoltre, sono stati trasferiti all'Ente in parola euro 91.897.421,23, per spese di funzionamento e per compensare le minori entrate dell'Ente medesimo, a seguito della riduzione del 75% dei canoni di concessione demaniali dovuti dalle società di gestione.

Per oneri di servizio pubblico relativi allo scalo aeroportuale di Crotone, sono stati trasferiti euro 5.578.161,50, mentre per interventi infrastrutturali sugli aeroporti nazionali sono stati trasferiti euro 64.000.000,00.

Per quanto concerne l'Aeroclub d'Italia (AeCI), sono stati approvati le variazioni al bilancio di previsione 2009 (delibera n. 8/2009), il bilancio consuntivo 2009 (delibera n. 3/2010), il bilancio di previsione 2010 (delibera n. 7/2009) e le variazioni al bilancio di previsione 2010 (delibera n. 21/2010).

Si è, altresì, provveduto all'istruttoria ed alla successiva approvazione della delibera n. 11/2010 relativa al riaccertamento dei residui attivi e passivi dell'Ente al 31 dicembre 2009, nonché all'istruttoria per l'approvazione del bilancio di previsione 2011 (delibera n. 22/2010).

È stato predisposto il decreto di ripartizione, tra l'AeCI e l'Istituto italiano per la navigazione (IIN), dei contributi statali relativi all'esercizio finanziario 2010.

Si è provveduto a trasferire all'AeCI la somma di euro 268.928,60, quale contributo statale al funzionamento dell'Ente, ed all'IIN la somma euro 26.403,82, quale contributo al funzionamento dell'Istituto.

Con riferimento all'ENAV S.p.A., è stato esaminato il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2009, approvato dall'Assemblea dei Soci riunitasi il 27 maggio 2010, e si è provveduto a trasferire al medesimo Ente euro 30.000.000,00 per compensare i costi sostenuti per garantire la sicurezza dei propri impianti e la sicurezza operativa ed euro 21.100.000,00 per assicurare la piena funzionalità dei servizi di navigazione aerea da parte dello stesso Ente.

Monitoraggio sull'attività svolta dall'ENAC

Sono stati richiesti all'ENAC gli elementi inerenti il monitoraggio sull'attività svolta dallo stesso Ente, con riferimento a quanto previsto nel Contratto di Programma Stato - ENAC.

In particolare, sono state chieste informazioni sui seguenti argomenti: monitoraggio degli investimenti sugli aeroporti, attività di sorveglianza sulla sicurezza dell'aviazione civile, rispetto del Programma nazionale di sicurezza, attività di vigilanza esercitata verso le società di gestione aeroportuali, sistema E-MOR (segnalazione degli interventi intrapresi relativi agli eventi aeronautici individuati, secondo l'art. 9, comma 2, lettera b del Contratto), ispezioni SAFA e SANA (indicazione dei principali provvedimenti adottati nei casi in cui sono state riscontrate maggiori criticità, in base all'art. 9, comma 2, lettere d ed e del Contratto), ispezioni EASA (richiesta di segnalazione delle azioni correttive adottate conseguenti ai rilievi dell'Agenzia), banche dati, State Safety Program.

È stata, inoltre, evidenziata all'ENAC l'attuale situazione operativa delle Commissioni aeroportuali antirumore, la cui costituzione è prevista dal D.M. 31.10.97.

Contratti di programma ENAC/gestori aeroportuali

Nell'anno di riferimento, si è, innanzitutto, ridedeterminata la composizione del gruppo di lavoro permanente, incaricato di esaminare e valutare i Contratti in argomento.

Sono stati approvati con decreto interministeriale, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, i Contratti relativi agli aeroporti di Bari (n. 148 del 23 marzo 2010) e di Brindisi (n. 65 del 29 gennaio 2010), per il periodo 2009-2012, ed è stato, altresì, perfezionato il decreto interministeriale (n. 981 del 10 dicembre 2010) di approvazione del Contratto di programma relativo allo scalo di Bologna, riferito al periodo 2010-2013.

E' stata, inoltre, effettuata la valutazione dello schema di Contratto di programma relativo allo scalo di Palermo, inerente al periodo 2010-2014.

Tariffe, tasse e diritti aeroportuali

Per quanto concerne gli aeroporti di Venezia Tessera, Milano Malpensa, Milano Linate e Roma Fiumicino, dopo aver esaminato le risultanze dell'istruttoria svolta dall'ENAC, sono stati predisposti gli schemi dei relativi decreti interministeriali di approvazione delle anticipazioni tariffarie, di cui all'art. 2, comma 200, della legge n. 191/2009.

Si è anche emanato il decreto di aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2010 in data 4 ottobre 2010 e pubblicato sulla G.U. n. 289 dell'11 dicembre 2010.

Si è, infine, assicurata la propria collaborazione al Ministero dell'interno in ordine alla problematica della destinazione del fondo istituito per il servizio antincendio svolto dai Vigili del Fuoco in ambito aeroportuale (leggi n. 296/2006 e n. 2/2009).

Oneri di servizio pubblico

Regione Sicilia

Si è partecipato alla Conferenza di servizi indetta per la revisione del regime onerato relativo ai collegamenti con le isole minori della Regione e, contestualmente, sono stati verificati, con la collaborazione della Rappresentanza permanente a Bruxelles, gli orientamenti della Commissione europea in merito ai tempi di pubblicazione sulla G.U.U.E. dell'invito a partecipare alla gara correlata al regime onerato.

Successivamente, il vettore Meridiana ha accettato la proroga dell'attuale convenzione, alle stesse condizioni economiche e tecnico-operative.

Una seconda Conferenza di servizi si è tenuta al fine di un nuovo esame del contenuto dell'imposizione e si è, poi, richiesto l'inserimento nella legge finanziaria 2011 di un finanziamento a carico dello Stato, pari ad euro 10.000.000,00 annui, per il triennio 2011/2013, al fine di assicurare la continuità territoriale.

Sono stati, infine, predisposti sia il nuovo decreto impositivo (n. 987 del 15 dicembre 2010) sulle rotte Pantelleria-Trapani, Pantelleria-Palermo, Lampedusa-Palermo, Lampedusa-Catania e viceversa per ciascuna delle medesime rotte, che il bando di gara e la relativa nota informativa per

la Commissione europea, dandone contestuale comunicazione all'IBAR, all'ASSAEREO ed ai gestori e vettori interessati.

Regione Sardegna

Sono state rappresentate alle parti interessate osservazioni e proposte di modifica dello schema di regolamentazione del trasferimento di funzioni Stato/Regione sulla continuità territoriale, come previsto nell'art. 1, commi 837 e 840, della legge n. 296/2006, segnalando anche le relative criticità.

Si è partecipato alla Conferenza di servizi, indetta al fine di prorogare le convenzioni con i vettori interessati, per assicurare, in attesa di un nuovo provvedimento impositivo, la mobilità dei cittadini della Regione.

Si è, poi, interessata la Commissione europea a valutare una possibile estensione del diritto alla tariffa agevolata anche a cittadini non residenti, purché nati in Sardegna.

Si è partecipato a due ulteriori riunioni della Conferenza di servizi, tese ad individuare i parametri su cui articolare una nuova imposizione e ad una riunione con le parti interessate, in merito alla procedura di certificazione dell'aeroporto di Tortolì, individuato come nuovo scalo da e per il quale effettuare collegamenti.

Si sono anche segnalate alla Regione incongruenze circa le "ipotesi di compensazione sulla tariffa unica", formulando proposte atte a ribassare di 1 euro la tariffa non residenti sul collegamento Alghero-Milano Linate e viceversa.

Si è, infine, comunicato alla Commissione europea, all'IBAR, all'ASSAEREO, ai gestori ed ai vettori interessati, l'intendimento di sottoporre a nuovi oneri alcuni collegamenti degli scali sardi di Cagliari, Alghero, Olbia e Tortolì.

Regione Calabria

- **Scalo di Crotone**

Sono stati predisposti il decreto ministeriale n. 18 del 22 gennaio 2010, di affidamento dei servizi di linea sulla rotta onerata Crotone-Milano Linate e viceversa e di approvazione della Convenzione sottoscritta il 26 novembre 2009 fra l'ENAC e la Società Alitalia C.A.I. S.p.A., nonché il decreto ministeriale n. 23 del 27 gennaio 2010, di affidamento dei servizi aerei di linea sulla rotta onerata Crotone-Roma Fiumicino e viceversa e di approvazione della relativa Convenzione.

Si è, poi, data comunicazione alla Rappresentanza permanente a Bruxelles dell'aggiornamento delle tariffe di volo, a seguito della variazione del costo del carburante e del cambio euro/dollaro, sulle rotte onerate di cui sopra.

- **Scalo di Reggio Calabria**

Si è predisposto il decreto ministeriale n. 227 del 16 aprile 2010, di imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Reggio Calabria-Venezia Tessera, Reggio Calabria-Torino Caselle, Reggio Calabria-Milano Malpensa, Reggio Calabria-Bologna Borgo Panigale, Reggio Calabria-Pisa San Giusto e viceversa per ciascuna delle stesse. Unitamente, sono stati predisposti anche lo schema del bando di gara e la comunicazione alla stessa Commissione, per l'informativa da pubblicarsi sulla G.U.U.E.

A seguito dell'esito negativo di detta gara, andata deserta, si è reso necessario predisporre il decreto ministeriale n. 748 del 12 ottobre 2010, di abrogazione del precedente decreto n. 227.

Regione Toscana

Si è predisposto il decreto ministeriale n. 280 del 10 maggio 2010, di imposizione di oneri di servizio pubblico sui collegamenti aerei di linea relativi alle rotte Elba Marina di Campo-Firenze ed Elba Marina di Campo-Pisa e viceversa, unitamente alla relativa comunicazione per la Commissione europea, al bando di gara ed a due note informative per la Commissione medesima.

Anche in questo caso, la procedura negoziale ha sortito esito negativo, per cui si è predisposto un nuovo decreto (n. 988 del 15 dicembre 2010), di modifica del precedente decreto n. 280.

Regione Trentino Alto Adige

Si è predisposto il decreto ministeriale n. 19 del 22 gennaio 2010, di concessione alla Società Air Alps del diritto di esercitare in esclusiva il servizio aereo di linea sulla rotta Bolzano-Roma Fiumicino e viceversa, nonché di approvazione della convenzione sottoscritta in data 30 novembre 2009 dall'ENAC e dalla Air Alps medesima per lo svolgimento del servizio.

Regione Liguria

A seguito degli esiti di un'apposita Conferenza di servizi, si è predisposto il decreto ministeriale n. 625 del 2 settembre 2010, di abrogazione del precedente decreto n. 102 del 5 agosto 2008 che imponeva oneri di servizio pubblico sul collegamento Albenga-Roma Fiumicino e viceversa.

Regione Valle d'Aosta

A seguito di apposita Conferenza di servizi per la definizione degli oneri di servizio pubblico sul servizio aereo di linea tra l'aeroporto regionale "Corrado Gex" di Saint-Christophe (Aosta) e l'aeroporto di Roma Fiumicino, si è fornita la prescritta informazione circa l'intendimento di procedere a detta imposizione ai gestori, ai vettori interessati ed alla Commissione europea.

Regione Piemonte

A seguito dell'esito negativo della procedura negoziata, indetta dall'ENAC per la presentazione di offerte relative al collegamento Cuneo-Roma e viceversa, si sono sollecitati gli orientamenti e le valutazioni della Regione.

Attività di carattere generale

Sono stati forniti elementi informativi alla Commissione europea, su richiesta della medesima, sia in merito all'applicazione del Regolamento CE n. 95/93 (norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità) presso gli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Roma Fiumicino, che riguardo alle tasse di imbarco, applicabili ai voli operati da vettori aerei svizzeri, in vigore presso gli aeroporti di Roma Fiumicino e di Venezia Marco Polo.

Sono state predisposte, avvalendosi anche di elementi forniti dall'Enac, le due relazioni semestrali al Parlamento in tema di processo di liberalizzazione del trasporto aereo, previste dalla normativa vigente.

Sistema aeroportuale italiano e relative problematiche

E' stato richiesto all'ENAC, riguardo agli adempimenti relativi alla revisione della rete di trasporto transeuropea TEN-T, di collaborare per l'aggiornamento della cartografia della rete aeroportuale nazionale, nell'ambito della stessa rete.

In merito alla tematica in argomento, sono proseguiti i processi conseguenti:

- 1) all'ipotesi di classificazione degli aeroporti di interesse nazionale, in considerazione di quanto previsto in materia dall'art. 698 del Codice della Navigazione, il quale stabilisce che devono essere individuati gli aeroporti ed i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale;
- 2) all'applicazione di quanto disposto dal d.lgs. 85/2010, attuativo delle norme sul federalismo demaniale in materia di aeroporti;
- 3) all'applicazione degli orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo delle reti degli aeroporti TEN-T, in base alla Decisione (EU) n. 661/2010 della stessa Unione in materia, con l'applicazione dei relativi criteri per gli scali nazionali.

Problematiche relative agli aeroporti militari aperti al traffico civile

Si sono esaminate le problematiche della fornitura dei servizi di navigazione aerea negli aeroporti di Verona, Treviso, Rimini, Brindisi e Comiso, nonché, in collaborazione con il Ministero della difesa, quella concernente il passaggio dei servizi di navigazione aerea dall'Aeronautica militare all'ENAV. Quest'ultima problematica è stata discussa in diversi ambiti ed, in particolare, nel Comitato Eurocontrol.

Impatto ambientale

Sono state affrontate diverse problematiche sulla corretta applicazione delle normative vigenti in materia, come la riduzione dei consumi energetici in ambito aeroportuale, delle emissioni di anidride carbonica e di gas serra, nonché per incrementare l'utilizzo delle fonti rinnovabili e per ottimizzare il trattamento, il riciclo e lo smaltimento dei rifiuti e la riduzione dei consumi idrici.

Aeroporti

Sono state esaminate specifiche questioni relative ai singoli aeroporti nazionali. Si riportano, di seguito, le problematiche di maggior evidenza trattate e relative ai seguenti scali:

- Agrigento: è stato chiesto all'ENAC il parere in merito alla realizzazione dello scalo, in ordine alla quale il Presidente della Regione Siciliana ha chiesto la convocazione di una Conferenza di Servizi;
- Fiumicino: è stata inoltrata una richiesta all'ENAC riguardante informazioni sul Piano di Sviluppo dello scalo, con periodici aggiornamenti sullo stato dell'iter adottato per l'approvazione del medesimo;

- Foggia: sono state inoltrate richieste da parte di alcuni Comuni sul potenziamento del trasporto aereo dello scalo;

- Cagliari: sono state elaborate valutazioni in merito allo schema di decreto interministeriale concernente le dismissioni dei beni del demanio militare aeronautico dello scalo;

- Arezzo: è stata inoltrata una richiesta all'ENAC in merito alle autorizzazioni concesse per l'attività di aerotaxi, alle specifiche prescrizioni e raccomandazioni in materia, alla conformità ai requisiti di compatibilità aeronautica dell'intervento necessario per poter svolgere la stessa attività e chiarimenti riguardo alla gestione dell'infrastruttura aeroportuale;

- Salerno: è stata inoltrata una richiesta di parere all'ENAC in merito all'inserimento dello scalo nella tabella A ex legge 930/80 per l'espletamento del servizio antincendio aeroportuale da parte del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco;

- Venezia Tessera: è stata inoltrata una richiesta di parere all'ENAC riguardo all'affermazione da parte di SAVE della presunta incompatibilità dell'attività che la società Augusta intenderebbe svolgere nello scalo;

- Taranto: è stata riscontrata la richiesta dell'ENAC in merito alla proroga dell'autorizzazione per l'attività cargo extra comunitaria per lo scalo, correlata alla designazione del medesimo scalo quale aeroporto doganale;

Fiumicino e Malpensa: sono stati forniti elementi in merito alla relazione conclusiva dell'indagine di controllo della Corte dei Conti concernente la gestione economica dei beni demaniali di tali scali;

- Palermo: è stata inoltrata una richiesta al Presidente della Regione Sicilia, all'ENAC ed al Sindaco del Comune di Isola delle Femmine di elementi in merito all'installazione del sistema radar meteo per la rilevazione del fenomeno del "Wind Shear", anche in riferimento all'incidente verificatosi in data 25.9.10; sono stati, inoltre, chiesti chiarimenti specifici all'ENAC in merito al suddetto incidente;

- Comiso: è stato predisposto lo schema di decreto interministeriale relativo all'attribuzione ad ENAV della fornitura dei servizi di navigazione aerea dello scalo;

- Rimini: sono state fornite indicazioni alla Società Aeradria riguardo alle crescenti difficoltà operative per l'espletamento dei servizi di navigazione aerea da parte dell'A.M. per l'aviazione civile, dovute alla scarsità dei finanziamenti;

- Crotone: si è fornita collaborazione alla Provincia di Crotone per definire le linee programmatiche dello scalo;
- Aeroporti laziali: è stata avviata la valutazione del piano di sviluppo, presentato da A.d.R., degli aeroporti di Fiumicino, Ciampino e Viterbo;
- Bari e Brindisi: è stata avviata la valutazione del monitoraggio, effettuato da ENAC, sui piani degli investimenti relativi ai Contratti di Programma dei due Aeroporti.

Sicurezza del trasporto aereo

Security aeroportuale

In ambito C.I.S.A. e relativi sottocomitati:

- sono state trattate varie tematiche riguardanti la security aeroportuale; in particolare l'adozione in via sperimentale dei body scanner in alcuni aeroporti, la questione sollevata dal vettore Ryanair inerente la validità dei titoli di identificazione dei passeggeri sulle tratte nazionali, l'aggiornamento del Piano di Sicurezza Nazionale a seguito dell'entrata in vigore delle nuove norme europee in materia di security, la modifica della scheda n.5 del Piano di sicurezza nazionale ed un nuovo sistema di rilascio della carta di imbarco attraverso il telefonino in alcuni aeroporti;
- sono stati forniti all'ENAC contributi relativamente alla redazione della relazione accompagnatoria della proposta di direttiva sul percorso formativo del personale in materia di sicurezza dell'aviazione civile, percorso previsto nel regolamento comunitario n. 185/2010, con inserimento delle disposizioni del caso in uno specifico regolamento tecnico ENAC riguardante la formazione sulla security.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, sono stati richiesti all'ENAC gli elementi inerenti alle mancanze riscontrate nel sistema di sicurezza dello scalo ed alle conseguenti misure ed azioni intraprese per l'eliminazione delle medesime.

Safety

Tra le principali azioni poste in essere, si segnalano

- richiesta all'ENAC di fornire una descrizione delle misure proposte all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) necessarie per porre rimedio ai rilievi riscontrati dalla stessa Agenzia attraverso l'ispezione comunitaria sulla standardizzazione 10.2009, riguardante la safety aeroportuale e avente come riferimenti normativi il regolamento (CE) n. 1702/2003 ed il regolamento (CE) n. 2042/2003;
- richiesta all'ENAC ed all'Aeroclub di informazioni in merito alle iniziative adottate su alcuni incidenti aeronautici, tenendo in considerazione le raccomandazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza la volo (ANSV);
- emanazione in data 11.06.2010 di un'apposita direttiva per la stagione estiva, con richiesta all'ENAC di svolgere una più rigorosa ed incisiva azione di sorveglianza nei confronti dei soggetti che influenzano la qualità e la sicurezza del sistema del trasporto aereo nel periodo di maggiore utilizzo dello stesso;
- richiesta all'ENAC di informazioni relative alle problematiche causate alla navigazione aerea dalla diffusione delle ceneri vulcaniche e richiesta di aggiornamenti in merito allo stato di definizione del Nuovo Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio di eliporti, con particolare riferimento alla presunta abolizione del servizio antincendio;
- richiesta al Ministero dello sviluppo economico – Dipartimento per le Comunicazioni - di dare risoluzione alla problematica posta dall'ENAV in merito al verificarsi, in diversi aeroporti, di interferenze alle frequenze UHF utilizzate dalla stessa Società per la gestione ed il controllo della movimentazione a terra di veicoli e mezzi sull'area di manovra aeroportuale;
- richiesta di parere all'ENAC ed all'ENAV riguardo alla proposta di "Performance target" presentata dalla Performance Review Body alla Commissione Europea ed ai possibili riflessi sui livelli di sicurezza nel sistema del trasporto aereo e sulla stabilità dell'intero sistema ATM;

- partecipazione ai lavori di avvio del processo volto al riesame del quadro normativo ATM, in riferimento al mutato programma normativo ed operativo della gestione dello spazio aereo e della fornitura dei servizi di ATM, alla luce dell'emanazione dei regolamenti europei conseguenti all'istituzione del Cielo Unico Europeo.

Comitato di coordinamento dell'attività italiana presso Eurocontrol, Commissione europea ed ICAO

Si è assicurata l'organizzazione e la partecipazione alle riunioni tenutesi dal Comitato di coordinamento dell'attività italiana presso Eurocontrol, Commissione Europea ed ICAO nelle materie attinenti il controllo del traffico aereo (ATM).

Handling

Si è affrontata con l'ENAC la tematica del questionario trasmesso dalla Commissione Europea dei Trasporti, riguardante l'inserimento degli elementi necessari per una revisione della direttiva 96/67/CE relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità.

Volo da diporto e sportivo (VDS)

Sono state inoltrate all'ENAC richieste di osservazioni e di parere sul regolamento tecnico-operativo-didattico predisposto dall'AeCI per apparecchi VDS dotati di motore, in base al testo approvato dal Consiglio Federale dello stesso AeCI in data 25.09.2010.

ENAV

E' stato chiesto all'ENAC il parere in merito alla relazione ed agli elaborati del Piano degli Investimenti ENAV 2010-2012 e sono stati forniti chiarimenti al Ministero dello sviluppo economico - Dipartimento per le Comunicazioni - riguardo alle competenze in materia di rilascio di consensi all'uso di frequenze radioelettriche ad ENAV S.p.a

Aviazione generale

Sono stati richiesti all'ENAC elementi in merito a quanto segnalato dall'Associazione proprietari e piloti di aeromobili riguardo all'indisponibilità di distributori di carburante per aeromobili ed alle restrizioni al traffico privato, attuate dai gestori su diversi aeroporti nazionali

E' stato, inoltre, richiesto all'ENAC di fornire osservazioni e commenti riguardo alle risoluzioni dell'AOPA Italia in merito a vari aspetti afferenti l'aviazione generale.

Barriere architettoniche

E' stato chiesto all'ENAC un aggiornamento dei dati afferenti la corretta applicazione del reg. (CE) n.1107/2006, in base anche a quanto previsto in materia nel Contratto di Programma Stato-Enac.

Contratto di programma fra Stato ed ENAC 2011-2013

Nel corso dell'anno 2010, è giunta a conclusione la serie di incontri già avviati con le strutture dell'ENAC, ai fini del rinnovo del contratto di programma fra Stato ed ENAC medesimo, contratto avente validità triennale, a norma dell'art. 3, commi 1 e 2, del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente.

In esito a tali incontri, è stato elaborato un nuovo testo di articolato negoziale, da sottoporre all'esame dell'apposito gruppo misto di lavoro, costituito da tutti i soggetti istituzionali al riguardo interessati.

Contratto di programma e contratto di servizio Stato/ENAV S.p.A. 2010-2012

Si è proseguito nell'attività di definizione degli schemi dei suindicati contratti di programma e di servizio fra Stato ed ENAV S.p.A., quali risultanti dalla serie di riunioni multilaterali svoltesi sia in sede ristretta con i due appositi gruppi, sia in sede allargata con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali al riguardo interessati.

Nell'arco temporale considerato, hanno formato oggetto di peculiare attenzione le seguenti rilevanti questioni:

- definizione delle clausole contrattuali concernenti il tasso minimo di efficientamento aziendale da richiedersi all'ENAV S.p.A. per il corrente periodo negoziale 2010-2012, secondo l'innovativa metodologia del *cost cap*, sostitutiva dell'attuale sistema tariffario del *cost recovery*;
- definizione delle clausole contrattuali concernenti le ipotesi di sanzioni per eventuale inadempimento.

Servizi di navigazione aerea e passaggio di status di aeroporti

Si è ulteriormente approfondita la complessa problematica concernente il trasferimento di alcuni aeroporti nazionali dal demanio militare aeronautico al demanio civile aeronautico, con conseguente cambio di *status* giuridico degli aeroporti medesimi.

Al riguardo, si evidenzia che una particolare attenzione è stata dedicata all'apertura al traffico aereo civile dell'aeroporto di Comiso, la cui dismissione dal demanio militare aeronautico è stata, da ultimo, formalizzata con apposito decreto ministeriale di concerto difesa/infrastrutture e trasporti/economia e finanze, in data 14 dicembre 2010.

La problematica di cui trattasi ha potenziali riflessi anche sul ruolo dell'ENAV S.p.A., quale soggetto affidatario dei relativi servizi di navigazione aerea e sul contenuto dei contratti sopra indicati.

Tariffe per i servizi della navigazione aerea

Ha parimenti costituito oggetto di peculiare attenzione l'apposito schema di decreto ministeriale di concerto infrastrutture e trasporti/economia e finanze, riguardante la determinazione della tariffa di terminale per il medesimo anno 2010. Il relativo iter di formalizzazione è tuttora in corso, per quanto di competenza del Dicastero dell'economia e delle finanze.

Relazioni comunitarie e internazionali

Per quanto concerne il settore internazionale, l'attività di competenza è diretta alla promozione di accordi aerei, che nell'ambito dei vari interessi del mercato e dell'industria, disciplinano i diversi aspetti coinvolti come la sicurezza, la designazione dei vettori, la consultazione tra le Parti, ecc.

L'emendamento "salva Malpensa" (legge 28 gennaio 2009 n. 2 – art. 19, comma 5 bis) ha continuato, nel corso del 2010, a far sentire il proprio influsso, determinando tutta una serie di iniziative bilaterali sulla base di una continua ricognizione degli accordi aerei suscettibili di revisione a seguito dell'interesse manifestato dai vettori italiani o segnalato dalla Controparte.

Di seguito sono indicati i vari Paesi che nel corso dell'anno sono stati oggetto di iniziative nel settore aeronautico:

PANAMA, FEDERAZIONE RUSSA, IRAQ, VIETNAM, NIGERIA, INDIA, KAZAKHSTAN, TUNISIA, QATAR, TURCHIA, MAURITIUS, HONG KONG, ETIOPIA, ERITREA, SINGAPORE, EGITTO, BANGLADESH, MESSICO, EMIRATI ARABI UNITI, LIBIA, TANZANIA, MOZAMBICO, BAHRAIN, BRASILE, ARMENIA, ALGERIA, ARABIA SAUDITA.

In particolare, nel corso dell'anno, si sono tenute consultazioni aeronautiche con i seguenti Paesi:

NIGERIA	consultazioni tenute a Roma il 28 e 29 aprile
VIETNAM	consultazioni tenute a Roma il 10 e 11 maggio
FEDERAZIONE RUSSA	consultazioni tenute a Pietroburgo il 1 e 2 luglio
BAHRAIN	consultazioni tenute a Roma l'11 novembre.

Inoltre, sono state inviate proposte di revisione degli accordi bilaterali esistenti a tutta una serie di Paesi, con molti dei quali è stato anche possibile giungere ad elaborare un testo definitivo concordato dalle Parti, come ad esempio nel caso del Panama.

Nell'ambito della rinnovata impostazione dei negoziati aeronautici tesi ad una sempre maggiore liberalizzazione, si sono tenute diverse riunioni di coordinamento con il Ministero degli Affari Esteri e con l'ENAC.

Rilevanti contributi, poi, sono stati forniti alla preparazione di diverse conferenze internazionali, tra cui:

- Conferenza Internazionale sul Trasporto Aereo in tema di "Spazio Mediterraneo della Mobilità". La Conferenza si è tenuta a Trieste il 4/5 febbraio 2010.

Quale contributo alla preparazione della Conferenza, è stata predisposta una relazione dettagliata sulla situazione del trasporto aereo nell'ambito dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, ivi compresi quelli facenti parte della Comunità Europea.

- 37^a Assemblea Generale dell'ICAO

Dal 28 settembre all'8 ottobre si è tenuta a Montreal la 37^a Assemblea Generale dell'ICAO. Nel corso dei lavori si è proceduto alla rielezione del Consiglio Esecutivo, massimo organo direttivo dell'Organismo, composto da tre categorie di Paesi, differenziati in base all'importanza nella policy del trasporto aereo, degli investimenti infrastrutturali e delle tecnologie sviluppate e applicate nel settore. In tale circostanza, l'Italia ha conseguito la quarta posizione nella prima fascia con un totale di 146 preferenze. Tra le principali tematiche affrontate si menzionano, in particolare, la sicurezza e l'inquinamento. Sono stati seguiti i lavori dell'Assemblea ed i problemi legati alla rielezione dell'Italia nel Consiglio Esecutivo, anche se per motivi di bilancio, non è stato possibile partecipare direttamente.

- MEET 2

Nei giorni 8 e 9 novembre si è svolta a Roma la seconda Conferenza Ministeriale sull'Ambiente e l'Energia nei Trasporti a livello mondiale (MEET 2). Tale Conferenza, che segue il primo incontro tra gli Stati coinvolti, svoltosi in Giappone nel mese di gennaio 2009, è stata preparata anche da rappresentanti del Ministero.

Nell'annesso alla Dichiarazione finale si sottolinea l'impegno degli Stati a rispettare gli obiettivi definiti nella 37^a Assemblea ICAO; in particolare gli Stati si sono impegnati per il prossimo triennio a sviluppare standard più bassi di emissioni di CO₂.

Per quanto concerne le problematiche comunitarie del trasporto aereo, le stesse sono seguite dalle competenti strutture in stretta collaborazione con la Rappresentanza d'Italia a Bruxelles presso l'Unione Europea, nonché con l'ENAC.

Di seguito sono indicate le principali iniziative dell'anno 2010:

Riforma del Cielo Unico Europeo. Fase II.

Le competenti strutture ministeriali hanno seguito le problematiche correlate al nuovo pacchetto di proposte normative, presentato nel 2009, in un'ottica applicativa e di implementazione pluriennale, che si prefigge di migliorare la qualità della gestione del traffico aereo, puntando tra l'altro su obiettivi di tutela dell'ambiente, di efficienza e di sicurezza, in accordo con i dettami tecnici stabiliti dall'ICAO (International Civil Aviation Organization).

Inoltre, le medesime strutture hanno continuato a seguire anche l'iniziativa "Blue Med", con la quale si vuole raggiungere un'omogenea configurazione dei blocchi funzionali di spazio aereo anche nella zona sud-orientale dell'area mediterranea.

Proposta di revisione della normativa comunitaria sull'assegnazione bande orarie (SLOT) negli aeroporti

Su tale argomento è stato inizialmente analizzato il dossier contenente la proposta, da parte della Commissione Europea, della possibile revisione del Regolamento 95/93 e s.m. relativo a norme comuni per l'assegnazione delle bande orarie (SLOT) negli aeroporti della Comunità. E'

stato quindi esaminato, in occasione di un incontro di coordinamento tenutosi il 24 novembre 2010 cui hanno partecipato, oltre al Ministero, ASSOCLERANCE ed ENAC, il questionario posto dalla Commissione relativamente ai possibili punti da emendare: “Secondary Trading”, “Primary Allocation”, “Local Rules”, “Indipendence of coordinators, transparency and enforcement”.

Tali punti hanno, poi, costituito la struttura portante della prima riunione indetta dalla Commissione Europea e svoltasi a Bruxelles il giorno 29 novembre 2010 cui ne seguiranno altre per l'anno 2011.

Negoziato aereo con gli Stati Uniti

L'accordo tra l'Unione europea e gli Stati Uniti, entrato in vigore il 30 marzo 2008, ha segnato un primo passo importante verso la liberalizzazione del settore trasporto aereo internazionale. Tuttavia l'obiettivo finale dell'Unione europea è quello di creare uno Spazio Aereo transatlantico: un mercato unico del trasporto aereo con flussi di circolazione di investimento senza restrizioni, per affrontare le nuove sfide come la sicurezza e l'ambiente.

A tal fine, nel corso del 2010 si sono tenute varie tornate negoziali che hanno portato alla finalizzazione di un Protocollo di modifica dell'Accordo firmato nel 2007.

Negoziati aeronautici comunitari

E' proseguita l'attività di stretta cooperazione tra Commissione e Autorità Aeronautiche degli Stati Membri per la preparazione e definizione di una serie di accordi aerei con i Paesi Terzi a norma di quanto previsto dal Regolamento 847/2004.

Partecipazione ai lavori del Consiglio dell'Unione Europea su altri temi

Partecipazione della UE ai lavori dell'Assemblea Generale dell'ICAO:

E' stato sottoscritto un *Memorandum of Cooperation*(MoC) tra ICAO e UE che mira a stabilire una più stretta cooperazione tra i due organismi nei campi della sicurezza e protezione aerea, della gestione del traffico e della tutela dell'ambiente.

Negoziati per accordi aeronautici dell'Unione Europea con la Repubblica Federale del Brasile e con Singapore:

La Commissione ha espresso una decisiva soddisfazione per la conclusione di un accordo orizzontale e di un accordo sulla sicurezza con il Brasile e ritiene che sussistano tutti i presupposti per finalizzare anche un accordo globale. Nel contempo, da parte italiana è stato finalizzato un accordo aereo bilaterale con il Brasile coerente con tale prospettiva.

Per quanto concerne Singapore, la Commissione, nel corso del 2010, pur manifestando un certo consenso per un eventuale accordo globale, ha evidenziato, accanto ad elementi che farebbero prevedere un rapido svolgimento dei negoziati, anche alcune considerazioni che potrebbero indurre ad una più approfondita riflessione.

Misure in materia di sicurezza aerea

Nel Consiglio Trasporti, svoltosi a Bruxelles il 2 dicembre 2010, la Commissione ha sottoposto al Consiglio un articolato rapporto sulle misure di sicurezza nel settore del trasporto aereo di merci, elaborato sulla base del lavoro condotto dagli esperti nazionali.

Ciò premesso, si sottolinea la fondamentale importanza per tutto il settore aereo che sia data finalmente completa attuazione a quanto previsto dalla legge n. 248/2005 (c.d. requisiti di sistema), al fine di dare trasparenza al settore, di avere tariffe connesse ai costi, di consentire la programmazione e la realizzazione degli investimenti in relazione allo sviluppo previsto nei singoli aeroporti. Ciò può avvenire solamente con l'approvazione di tutti i contratti di programma ENAC-gestori aeroportuali.

Appare, inoltre, di importanza strategica sia giungere alla individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali d'interesse nazionale, ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione, sia definire un Piano Nazionale degli Aeroporti o specifiche linee d'azione (“action plans”, come definiti nei recenti documenti di programmazione del Dicastero) al fine di favorire il trasporto