

DECRETO 9 ottobre 1998.

Misure transitorie per la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti al sistema aeroportuale di Milano, ai sensi dell'art. 8, comma 1, del regolamento CEE n. 2408/92.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI
E DELLA NAVIGAZIONE

Visto il regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992;

Visti i propri decreti 5 luglio 1996, n. 46 T e 23 ottobre 1997, n.

57 T, concernenti la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti al sistema aeroportuale di Milano;

Vista la decisione della Commissione delle Comunità europee del 16

settembre 1998, notificata il 24 settembre 1998, in materia di applicazione del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio sulla ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Milano;

Considerato che, in forza della indicata decisione della Commissione delle Comunità europee, non risultano applicabili le disposizioni di cui ai citati decreti ministeriali;

Considerato che, impregiudicato l'esito della proposta impugnazione

della predetta decisione avanti la Corte di giustizia dell'UE, e' necessario adottare, con assoluta urgenza, una disciplina transitoria

diretta a garantire dal 25 ottobre, data di inizio della stagione di

traffico "inverno 98/99", una diversa ripartizione del traffico tra

gli aeroporti appartenenti al sistema aeroportuale di Milano;

Considerato che e' obiettivo dello Stato italiano, condiviso dai programmi dell'Unione europea, la realizzazione a Malpensa di un centro aeroportuale collettore di traffico e perno di smistamento di

traffico aereo nazionale, internazionale ed intercontinentale (Hub);

Considerato che un Hub deve raggiungere una massa critica iniziale,

capace di dare avvio al processo di incremento della concentrazione

delle frequenze con la conseguenza che, soprattutto, un altro aeroporto facente parte dello stesso sistema aeroportuale non deve

essere posto in stretta competizione, penalizzando, di fatto, l'avvio

del progetto;

Considerato che dalla decisione della Commissione del 16 settembre

1998 risulta contestata, a partire dal 25 ottobre 1998, la piena

operativita' dell'aeroporto di Malpensa cosi' come definita dai citati decreti ministeriali, esclusivamente in relazione al completamento delle infrastrutture di collegamento della citta' di

Milano all'aeroporto di Malpensa quali, specificatamente, la linea

ferroviaria diretta, con due frequenze ogni ora, e la corsia di emergenza dell'autostrada A8;

Ritenuto che la disciplina transitoria, a cui succedera' in modo automatico l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto ministeriale 5 luglio 1996, n. 46 T, deve coerentemente prevedere il

mantenimento dei collegamenti da e per Milano-Linate in misura minore

delle precedenti stagioni di traffico, secondo una percentuale che,

senza eccedere oltre quanto necessario, sia correttamente ispirata ai

criteri di ragionevolezza e non discriminazione, influenzando in modo

uguale e proporzionato su tutti i soggetti vettori interessati senza

alcuna distinzione;

Ritenuto che tale disciplina transitoria deve altresì risultare coerente con la normativa comunitaria in materia di concorrenza e pertanto non tradursi in un effetto restrittivo del mercato, con l'effetto di risultare eccessivamente penalizzante rispetto all'avvio

del progetto Malpensa 2000 quale Hub;

Ritenuto ragionevole, al fine di fornire al nuovo Hub di Malpensa la possibilita' di essere alimentato da una massa critica di passeggeri non eccessivamente penalizzante per la fase di avvio, porre l'obiettivo, nella fase transitoria, di mantenere a Milano-Linate circa sei milioni di passeggeri su base annua sino alla

data di operativita' del collegamento ferroviario diretto tra Milano

e Malpensa, con due frequenze ogni ora, e del completamento dei lavori di potenziamento dell'autostrada A8, con la realizzazione della corsia di emergenza;

Ritenuto che tale risultato in via di programmazione deve necessariamente essere rapportato alle frequenze rispettando, nel contempo, la libera intrapresa imprenditoriale dei soggetti vettori e

la prefissata vocazione di aeroporto intercontinentale ed internazionale di Malpensa e di aeroporto per collegamenti "point

point" di Milano-Linate;

Considerato che l'analisi disaggregata del dato storico del traffico dell'aeroporto di Milano-Linate evidenzia che il singolo collegamento aereo si discosta in modo significativo dal dato medio

di rilevamento del numero di passeggeri trasportati in quanto le

variabili che sostanziano i volumi di traffico del collegamento sono determinate dal tipo di aeromobile utilizzato e dalla percentuale di riempimento dei posti disponibili, cio' in relazione anche alla fascia oraria in cui e' collocato il volo, al giorno settimanale di effettuazione, alla stagione di traffico, alla citta' di destinazione, al livello di competizione esistente sulla rotta tra i diversi vettori;

Considerato che la maggiore facilita' di collegamento della citta'

di Milano con l'aeroporto di Linate e la prevedibile concentrazione, su quest'ultimo, di alcuni collegamenti da e per le piu' importanti

citta' europee, con minore offerta competitiva su numerose destinazioni, portera', in ragione anche del limitato numero di movimenti operabili, al migliore utilizzo delle capacita' di trasporto da parte dei vettori interessati;

Ritenuto pertanto adeguato, in relazione al raggiungimento dell'obiettivo di mantenere sullo scalo di Milano-Linate circa sei

milioni di passeggeri su base annua sino al completamento delle citate opere infrastrutturali di collegamento tra la citta' e l'Hub

di Malpensa, garantire, per i soli vettori comunitari, la quota di

frequenze da conservare nello scalo di Milano-Linate nel limite del

34% delle frequenze realmente effettuate nella omologa precedente stagione di traffico, consentendo in ogni caso sempre ai soli vettori

comunitari, ai quali la predetta percentuale non attribuirebbe un risultato proficuo, l'esercizio di una misura minima di collegamenti garantiti;

Decreta:

Art. 1.

1. La data di entrata in esercizio del nuovo aeroporto di Malpensa 2000 e' fissata al 25 ottobre 1998.

Art. 2.

1. Le disposizioni di cui al presente provvedimento, concernente la ripartizione del traffico aereo del sistema aeroportuale di Milano, si applicano dal 25 ottobre 1998 sino alla data di completamento e

messa in esercizio del collegamento ferroviario diretto tra Milano e

Malpensa, con due frequenze ogni ora, e della corsia di emergenza dell'autostrada A8.

2. A decorrere dalla data di completamento e messa in esercizio delle infrastrutture di cui al comma 1, la ripartizione del traffico

aereo tra gli scali appartenenti al sistema aeroportuale di Milano e'

regolata dalle disposizioni di cui al decreto ministeriale 5 luglio

1996, n. 46 T.

Art. 3.

1. A decorrere dal 25 ottobre 1998, possono continuare ad operare sull'aeroporto di Milano-Linate solo i vettori comunitari, esclusivamente per collegamenti già precedentemente in essere e con

aeromobili della medesima capacità, nel limite del 34% delle frequenze realmente effettuate nella precedente corrispondente stagione di traffico IATA.

2. Ferma restando la misura percentuale massima di cui al comma 1,

le frequenze operabili sull'aeroporto di Milano-Linate possono essere

effettuate in modo totalmente flessibile come scelta di destinazione,

nell'ambito dei collegamenti già in essere nella precedente omologa

stagione di traffico.

3. In ogni caso, i vettori comunitari possono operare sullo scalo di Milano-Linate, con un minimo garantito di 18 frequenze settimanali, su destinazioni già operate, non oltre comunque il numero delle frequenze già effettuate nella precedente omologa stagione.

Art. 4.

1. I collegamenti di linea e non di linea intercontinentali, internazionali, intracomunitari, nazionali e regionali possono essere

altresi' operati sugli scali di Malpensa e di Bergamo Orio al Serio.

2. L'aviazione generale può utilizzare lo scalo di Milano-Linate.

Roma, 9 ottobre 1998