

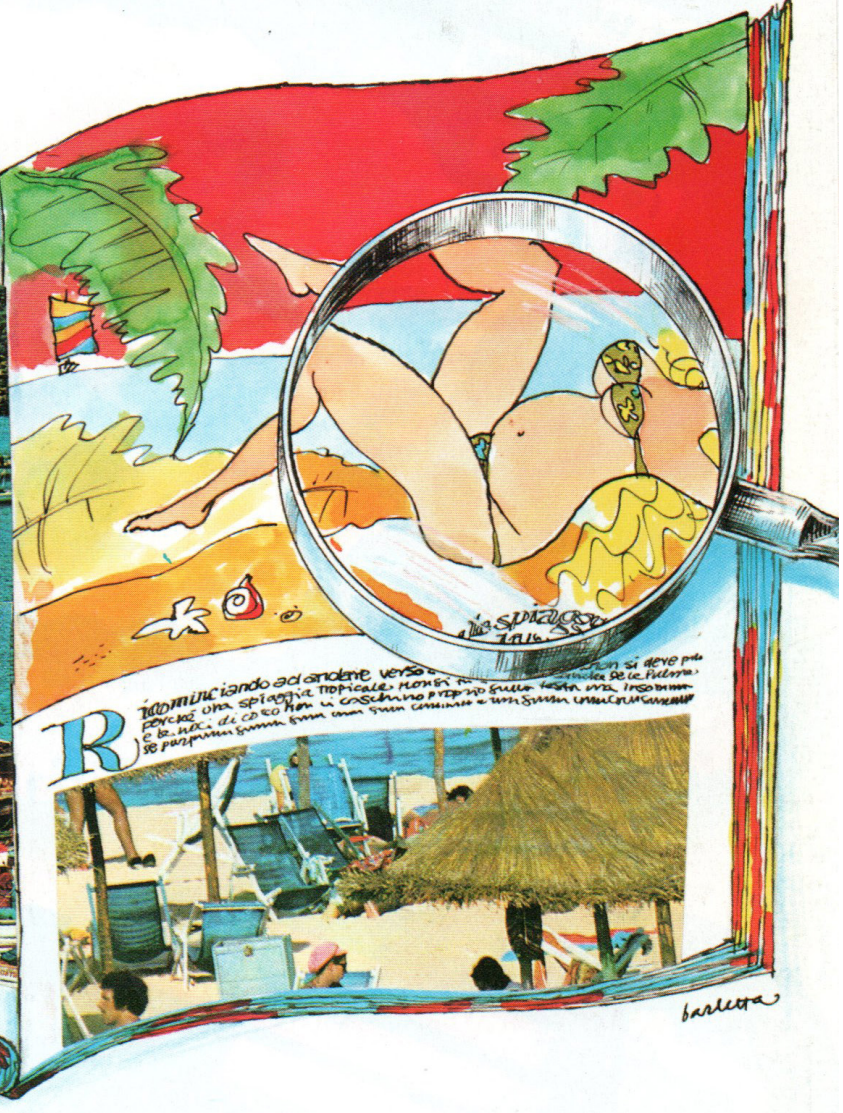
# AVI NEWS

quindicinale di informazione tecnica per gli agenti di viaggi

PIANETA  
TERRA

## i TROPICI

Quando vi sentite di non poterne più un viaggio e forse la soluzione della follia, o quantomeno di quella noia della griglia infa di routine. D'altra parte, la città e' fatta di lavoro, impegni e smog. Andate se per un momento



...cominciando ad andare verso... si deve più  
perché una spiaggia tropicale. Non si... di le p...  
e la... di core non a... proprio quello...  
se pur... con un... con...



**COME  
LEGGERE  
UN CATALOGO  
DI VIAGGI**

**LA NUOVA  
FRONTIERA  
DEI VOLI  
FRONTALIERI**

**LA CIT  
HA UN PIANO  
(E UN BUCO)  
DI 85 MILIARDI**



Una flotta di moscerini di tutti i colori si affianca ai giganti del cielo.

Il cauto predominio dei grandi ed il coraggioso dinamismo dei privati. Il quadro di una situazione in perenne mutamento

## LA NUOVA FRONTIERA DEI VOLI FRONTALIERI



di Mauro Ferri

**L**a direttiva Cee del 1983 non ha determinato quella fioritura di servizi interregionali che sarebbe stato logico aspettarsi. A distanza di 5 anni la rete di collegamenti di terzo livello in Europa é ancora in una fase che potremmo definire embrionale, soprattutto per quanto riguarda i cosiddetti voli frontaliери: a

rallentare lo sviluppo di questo particolare settore del trasporto aereo hanno contribuito non solo i lunghi tempi che i paesi membri hanno impiegato per recepire nei loro ordinamenti i principi della direttiva comunitaria, ma anche l'esclusione dal traffico degli aeroporti di prima categoria e certi atteggiamenti negativi che si sono

manifestati in diverso grado quasi ovunque.

Se tuttavia sfogliamo l'elenco dei collegamenti attualmente esistenti tra il nostro paese e le altre "regioni" comunitarie, scopriamo che almeno per la quantità e la frequenza degli stessi, esiste una rete apparentemente ben avviata e con la partecipazione di un



# trasporto aereo

TABELLA 1 - Il quadro dei collegamenti frontaliери che interessano l'Italia

CITTA' ITALIANA	CITTA' EUROPEE	VETTORI
Bari	Titograd	Adria Airways
Bologna	Monaco di Baviera Stoccarda Francoforte	Lufthansa Avianova (non op.) Alitalia
Catania	Parigi Monaco di Baviera	Air France Lufthansa
Firenze	Barcellona Bastia Lugano Monaco di Baviera Nizza Parigi	Avianova (non op.) Transavio Crossair Lufthansa e Alitalia Air Littoral Air France
Genova	Marsiglia Parigi	Air Provence Air France
Milano	Ajaccio Basilea Birmingham Bordeaux-Tolosa Colonia Hannover Lilla-Strasburgo Lione Londra Lussemburgo Marsiglia Nizza Norimberga Stoccarda	Tat Aliblu (volo AZ) Birmingham Exec. Airlines Air France Lufthansa e Alitalia Lufthansa e Aliblu (volo AZ) Air France Air France Bcal Aliblu (volo AZ) Alitalia e Air France Air Littoral Alitalia e NFD Alitalia
Marina di Campo (Isola d'Elba)	Lugano	Sunshine
Olbia	Figari Francoforte Lugano	Tat Lufthansa Sunshine
Pisa	Bastia Monaco di Baviera	Transavio Suedavia
Roma	Ajaccio Amburgo Marsiglia Stoccarda (via Mi)	Tat Lufthansa Air France Alitalia
Torino	Dusseldorf Lione Marsiglia Monaco di Baviera Nizza Stoccarda Zurigo	Lufthansa Aliblu Comp. Aer. du Languedoc Lufthansa Air Littoral Lufthansa Swissair e Alitalia
Trieste	Monaco di Baviera	Lufthansa
Venezia	Colonia Lione Lugano Nizza	Lufthansa Air Littoral Crossair Air Littoral
Verona	Monaco di Baviera Parigi	Suedavia Air France

notevole gruppo di vettori italiani, francesi, inglesi, svizzeri e tedeschi: come è possibile definire embrionale una realtà che vede l'attivazione di 51 linee da 14 città italiane, con una frequenza media di 6/7 voli settimanali e la partecipazione di 17 vettori?

La disciplina dei servizi interregionali, così come emerge dalla normativa del ministro dei Trasporti datata 3 marzo 1986, disegna un quadro operativo nel cui ambito rientrano solo poche delle linee qui considerate: alcune limitazioni, come l'esclusione degli aeroporti di prima categoria (in Italia Roma e Milano), tariffe sottoposte all'approvazione degli Stati membri, l'esclusione del contributo pubblico, hanno senz'altro frenato lo sviluppo spontaneo dell'iniziativa privata. Al contrario, grazie proprio ad alcuni principi fondamentali (la non incidenza sugli accordi aerei bilaterali in vigore, il riconoscimento del principio di reciprocità, la possibilità di deroghe alla stessa legge, cioè quella di convenire accordi che siano meno restrittivi) i vettori di bandiera hanno avuto modo di ritagliarsi uno spazio cospicuo nel panorama operativo interregionale. La base giuridica sulla quale opera la stragrande maggioranza è quindi quella dell'accordo, rimanendo pochi i collegamenti attivi in virtù della direttiva Cee, tra i quali troviamo un Torino - Lione dell'Aliblu e un Firenze - Monaco dell'Alitalia.

Su 51 servizi interregionali, ben 26 sono gestiti direttamente dai vettori di bandiera (Alitalia, Air France, Lufthansa e Swissair), pari oltre al 50% del totale e in casa nostra la rimanenza (5 soli collegamenti su 16 escludendo quelli dell'Alitalia appoggiati ad Aliblu, sono solo il 31%, sensibilmente al di sotto della media europea) sono il già citato Torino - Lione dell'Aliblu, i due voli dalla Toscana (Firenze e Pisa) per Bastia della Transavio e forse vi sono due nuovi voli di Avianova (Bologna - Stoccarda e Firenze - Barcellona), peraltro solo annunciati: non si sa se e quando verranno attuati.

Questa realtà rispecchia un'esigenza precisa dei vettori di bandiera, che già prima dell'intervento della Cee avevano manifestato l'opportunità di sviluppare un sistema di trasporto aereo



TABELLA 2 - Vettori stranieri (esclusi quelli di bandiera)

VETTORE	SEDE	TELEX
Air Littoral	Aeroporto di Montpellier Frejargues, Mauguio (Francia)	042/490601
Air Provence	Marignane, Cedex (Francia)	042/410763-402968
Birmingham Executive Airways	Birmingham (Inghilterra)	051/337215
Comp. Aérienne du Languedoc	Francia	
Crossair	Aeroporto di Basilea (Svizzera)	045/965822-963765
NFD - Nuernberg Flugdienst	Norimberga (Germania Federale)	045/220939
Suedavia	Germania Federale	045/528460
Sunshine Aviation	(Svizzera)	045/73298
Tat - Touraine Air Transport	Tours, Cedex (Francia)	042/750876

minore, caratterizzato da una più bassa frequenza e dall'uso di aeromobili di limitata capacità, ed inteso come complementare al traffico di linea ordinario. E' chiaro quindi che nello sviluppo di questo genere di servizi vettoriali un peso preponderante viene esercitato dagli accordi di reciprocità, con il risultato di creare un limite - o comunque un forte condizionamento - alle potenzialità liberatrici del traspor-

to aereo che erano nelle intenzioni della Commissione Cee che elaborò la direttiva del 1983, con la quale si mirava a liberalizzare il trasporto aereo tra bacini di traffico minore, e ad ottenere di conseguenza anche uno sviluppo delle relazioni sociali ed economiche tra le diverse regioni della comunità. Per quanto riguarda il nostro paese i passaggi legislativi sono stati tre, ed hanno impiegato tre anni, tan-

to per confermare che in casa nostra il tempo è un'opinione: dalla direttiva Cee del 25 luglio '83 si è passati al D.P.R. (decreto del presidente della repubblica) N°869 dell'85 - che ha recepito la direttiva nel nostro ordinamento - ed infine al decreto del ministro dei Trasporti datato 3 marzo '86, che ha fissato le procedure di autorizzazione dei servizi aerei interregionali: qui è bene ricordare che non biso-

# Chi ha detto che una vacanza per essere bella dev'essere cara?

## Programmi estivi.

Anche per la prossima estate, la grande catena Jolly Hotels offre un'ampia scelta di soggiorni speciali, che alla costante qualità del servizio e alla bellezza dei luoghi uniscono la fantasia di proposte originali e il vantaggio di prezzi contenuti. Sullo splendido golfo di Taormina, il Jolly Hotel Diodoro propone ai suoi ospiti piacevoli soggiorni settimanali: non solo di mare e di sole, ma anche di cene a lume di candela, gite a Naxos, Siracusa e

Vulcano. A partire da L. 696.500 per 7 giorni di mezza pensione. Altra singolare proposta è il tour della Sicilia, di città in città, di Jolly Hotel in Jolly Hotel: a partire da L. 581.000 per 7 giorni di mezza pensione con auto propria, o da L. 630.000 per 5 giorni di mezza pensione con l'auto messa a disposizione dalla Jolly Hotels. Nell'incantevole cittadina di Porto di Ischia si trova infine il modernissimo Jolly Hotel delle Terme, con giardino, palestra e piscina termale. Sulle orme di un'antica tradizione, l'Hotel offre

oggi ai suoi ospiti un soggiorno del tutto esclusivo: con trattamenti di bellezza o curativi, e gite nelle più belle località dei dintorni. A partire da L. 820.000 per una settimana di mezza pensione. Per qualsiasi informazione o prenotazione, potete rivolgervi direttamente ai Jolly Hotels appena citati, o al più vicino Centro di Prenotazione Jolly Hotels (Milano 02/7703, Roma 06/4940541, Valdagno 0445/410200, Torino 011/542221). Scoprirete anche voi che le vacanze Jolly Hotels non sono mai molto care, ma sono sempre molto belle.

## JOLLY HOTELS

Hotel del nostro tempo.



TABELLA 3 - Aeromobili in lizza

AEROMOBILE	CAPACITA'	VETTORI
Atr 42	48	Alitalia Air France Lufthansa
Be 90	8	Suedavia
Be 99	15	Tat
Be 200	13/9	Air Provence Int. Suedavia
Bn/2 Viator	9	Transavio
Dash 7	48	Sunshine Aviation
Do 228	18	Adria Airways
Emb 1	18	Air Littoral Comp. Aer. ou Lan (*)
Emb 2	30	Air Littoral Lufthansa (*)
F 28	65	Air France (*)
G 1		24 Birmingham Ex Airl.
Jetstream 31	18	Aliblu Alitalia
Metro	18	Lufthansa (*)
Sf 340	33	Crossair Air France (*) Swissair (*)

\* Aeromobile affittato da compagnia terza

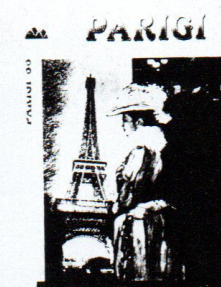
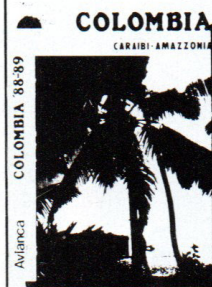
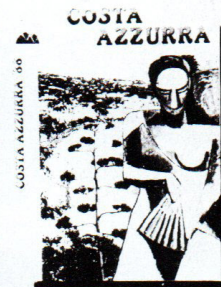
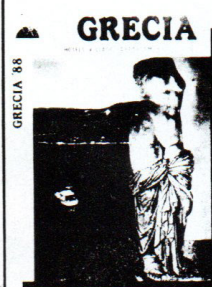
gna confondere l'interregionale nazionale con l'interregionale Cee, essendo gli stati della Comunità Europea delle semplici "regioni".

Abbiamo già visto (cfr *Avinews* 285) che per ottenere l'assenso di un servizio regolare di terzo livello, in Italia è sufficiente fornire un determinato numero di garanzie, dopodiché la libertà imprenditoriale è da considerarsi salvaguardata, prima fra tutte quella tariffaria. Per i cosiddetti voli frontaliere c'è qualche limitazione in più: i percorsi sopra i 400 Km sono ammessi nel caso di superamento di barriere naturali (mari e monti), aerei della capacità massima di 70 posti, esclusione degli aeroporti di prima categoria e tariffe sottoposte all'approvazione degli Stati membri.

Basta uno sguardo alle tre tabelle che corredano il servizio per avere un quadro generale dell'attuale situazione: potrà sembrare strano, dopo aver

ripetuto più volte che sono esclusi gli aeroporti di prima categoria, vedere quanti collegamenti nascono o muoiono a Milano, Roma, Parigi, Monaco di Baviera e Francoforte. E' il risultato della possibilità di deroghe ai limiti imposti dalle leggi, che concede agli Stati membri l'applicazione di norme meno restrittive di quella della direttiva. Uno strumento ovviamente gestito in pieno dai vettori di bandiera, i quali peraltro, pur arrivando a controllare la fetta più grossa, devono poi rivolgersi a vettori terzi per noleggiare gli aerei, come succede ad Air France, Lufthansa e Swissair: solo Air France in alcuni casi con l'Atr 42 e l'Alitalia, sempre con l'Atr 42, ed il Jetstream 31, muovono mezzi propri, ma il fatto che negli altri casi ci si affidi al noleggio è sintomatico di come l'atteggiamento dei vettori di bandiera in questo settore sia estremamente prudente.

# all Summer things



blueWings



studio f. del vaglio - napoli

BLUEWINGS - Tour Operator  
80129 NAPLES - Via Meritani, 85  
Tel. (081) 366569-244529-378108 - Tx 720295