

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

| | |
|---|-----|
| Sui lavori della Commissione | 171 |
| Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali. Atto n. 380 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>) | 171 |
| ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>) | 176 |
| UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI | 175 |

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 2 agosto 2011. – Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Aurelio Salvatore Misiti.

La seduta comincia alle 14.

Sui lavori della Commissione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che lo schema di decreto legislativo, recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (atto n. 381) – originariamente assegnato, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, alla Commissione Giustizia – è stato riassegnato, nella seduta dell'Assemblea del 28 luglio scorso, su richiesta della Commissione Trasporti, alle Commissioni riunite II e IX. Nel ricordare che il termine per l'espressione del parere è fissato al 27 agosto 2011, chiede quindi al rappresentante del Governo, anche a nome della Presidente della

Commissione Giustizia, la disponibilità del Governo ad attendere, in considerazione dell'imminente sospensione estiva dei lavori parlamentari, l'espressione del parere da parte delle citate Commissioni riunite – che avverrà presumibilmente entro il prossimo mese di settembre – prima di procedere all'adozione del decreto legislativo.

Il sottosegretario Aurelio Salvatore MISITI assicura la disponibilità del Governo ad attendere il parere delle Commissioni riunite II e IX prima di procedere all'adozione del decreto legislativo.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali.

Atto n. 380.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 28 luglio 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, presenta una proposta di parere con condizioni e osservazioni che tiene conto dei principali aspetti problematici emersi a conclusione del ciclo di audizioni informali svolto sullo schema di decreto in esame (*vedi allegato*).

Procedendo ad una breve illustrazione della proposta di parere, fa presente che essa evidenzia come lo schema di decreto legislativo presenti alcuni profili di criticità, riguardo al rispetto della direttiva 2009/12/CE, oggetto di recepimento, e dei principi e criteri direttivi di delega stabiliti dall'articolo 39 della legge comunitaria 2009. Osserva che tali profili riguardano, in particolare: il regime applicabile agli aeroporti non soggetti ad una effettiva concorrenza, la disciplina concernente gli aeroporti con volume di traffico annuale non superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri, l'individuazione dell'Autorità nazionale di vigilanza e la disciplina transitoria applicabile ai contratti di programma in corso di definizione. Fa presente che, per ciascuno di tali profili, vengono evidenziate le principali questioni aperte e le possibili soluzioni individuate sottoforma di condizioni. Per quanto concerne il regime applicabile agli aeroporti non soggetti ad una effettiva concorrenza, rileva che l'articolo 5-*bis* dello schema di decreto legislativo identifica tale regime – da adottare previa analisi della situazione concorrenziale da parte dell'Autorità di vigilanza – nella continuazione del vigente regime autorizzatorio dei diritti aeroportuali; osserva, tuttavia, che questa possibilità non risulta contemplata né dai principi e criteri direttivi di cui al menzionato articolo 39 della legge comunitaria 2009, né dalla disciplina dettata dalla direttiva in corso di recepimento, che invece – all'articolo 6, paragrafo 5 – si limita a prevedere che, in presenza di una situazione non concorrenziale, uno Stato membro possa decidere che i diritti aeroportuali o il loro ammontare massimo – per il periodo necessario – siano determinati o approvati dall'autorità di vigilanza. Per quanto riguarda la disciplina concernente gli aeroporti con volume di traffico an-

nuale non superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri, sottolinea che il combinato disposto degli articoli 5-*bis* e 6 dello schema di decreto legislativo appare sostanzialmente assoggettare alla medesima disciplina – che si fonda sull'analisi della situazione concorrenziale – tanto gli aeroporti con volume di traffico annuale superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri, tanto quelli con soglia di traffico inferiore, nonostante che il principio e criterio direttivo di cui al comma 1, lettera *b*), del predetto articolo 39 prescriva per questi ultimi un apposito regime « anche in un'ottica di semplificazione » e che nei « considerando » della menzionata direttiva si precisi che « la gestione e il finanziamento degli aeroporti di piccole dimensioni non richiedono l'applicazione di un quadro normativo comunitario ». Fa presente che, conseguentemente, per risolvere i citati profili problematici, viene, in primo luogo, prevista una condizione, volta a sopprimere l'articolo 5-*bis* e ad effettuare i necessari coordinamenti normativi. In secondo luogo, rileva che, con un'ulteriore condizione, viene stabilito che per gli aeroporti aperti al traffico commerciale con volume di traffico annuale superiore alla soglia di un milione e non superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri, debba essere previsto un regime di fissazione dei diritti aeroportuali che si fondi sulla libera definizione del modello tariffario da parte del gestore aeroportuale, prevedendo la vigilanza dell'Autorità di cui all'articolo 3, al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti rispondano ai principi di cui all'articolo 10, comma 1. Inoltre, con una ultima condizione si richiedono ulteriori norme di semplificazione per gli aeroporti con un volume di traffico fino a 1 milione di passeggeri.

Per quanto concerne l'individuazione dell'Autorità di vigilanza, evidenzia che l'articolo 3 dello schema di decreto legislativo designa a tal fine « la direzione diritti aeroportuali » costituita nell'ambito dell'Enac, sebbene il principio e criterio direttivo di cui al comma 1, lettera *d*), del menzionato articolo 39 preveda la desi-

gnazione dell'Enac e, non di una sua struttura interna, quale Autorità di vigilanza. Per risolvere tale questione viene previsto l'inserimento di una condizione volta a designare l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) quale autorità di vigilanza effettivamente indipendente, ai sensi dell'articolo 11 della citata direttiva, affidando ad un'apposita struttura da realizzare nell'ambito del predetto ente i nuovi compiti ad esso assegnati. Fa presente che nel parere viene comunque segnalata l'esigenza di affidare nel prossimo futuro ad un'unica autorità indipendente le funzioni di regolazione dell'intero settore del trasporto, attualmente frammentate in una pluralità di enti, come segnalato in numerose occasioni da questa Commissione.

Da ultimo, per quanto attiene alla disciplina transitoria, ritiene che essa non chiarisca se, nel periodo intercorrente fra la data di entrata in vigore del decreto legislativo e la piena operatività dell'articolo 5-bis, sia possibile concludere la stipulazione di contratti di programma, anche per gli aeroporti che non rientrano nella ipotesi derogatoria relativa agli scali con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri, di cui all'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge n. 78 del 2009. A fronte di tale questione sottolinea che viene previsto l'inserimento di una condizione per fissare con estrema chiarezza il regime transitorio, assicurando la salvaguardia dei contratti di programma in corso di definizione, per i quali sia intervenuta una determinazione positiva, anche non definitiva, assunta con delibera da parte dell'Enac, al fine di evitare che una situazione di incertezza sulla disciplina applicabile si rifletta negativamente sugli investimenti programmati dai gestori aeroportuali.

Infine, considerato che, all'articolo 10, comma 2, dello schema di decreto legislativo, non risultano corretti i rinvii ad altre disposizioni contenuti alle lettere *b)*, *c)*, e *d)*, evidenzia che con una apposita condizione, ne viene prevista la riformulazione.

Rileva che nel parere, inoltre, si chiede al Governo di valutare l'opportunità di

apportare alcune modifiche al testo dello schema di decreto legislativo in merito ad alcuni specifici profili. In particolare, fa presente che, con tre distinte osservazioni, si chiede di valutare l'opportunità di prevedere, in primo luogo, che il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 4, comma 1, sia adottato previa intesa con la Conferenza permanente fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, e sia volto non solo ad individuare le reti aeroportuali esistenti, come attualmente previsto, ma anche a dettare la disciplina per l'istituzione, con successivi decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di nuove reti aeroportuali. In secondo luogo, si chiede di valutare l'opportunità di prevedere espressamente che anche gli aeroporti militari aperti al traffico civile siano sottoposti alla vigilanza dell'autorità, al fine di escludere la possibilità che i vettori debbano farsi carico anche dei costi imputabili all'aeronautica militare, esprimendo comunque una valutazione positiva riguardo alla disposizione introdotta in sede di conversione del decreto-legge n. 107 del 2011, recante proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, che destina 10 milioni di euro all'adozione di misure di sostegno e di rilancio dei settori dell'economia delle province interessate da ingenti danni a seguito delle limitazioni imposte dalle attività operative militari ex Risoluzione ONU n. 1973 che hanno inciso sulla operatività degli scali aeroportuali civili. Infine, si chiede di valutare l'opportunità di modificare l'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 374 del 1990, nel senso di prevedere che gli uffici doganali degli aeroporti devono assicurare il servizio doganale merci per l'intero arco della giornata, 24 ore su 24.

In conclusione, raccomanda quindi l'approvazione della sua proposta di parere.

Il sottosegretario Aurelio Salvatore MISITI, nel rilevare che le condizioni e le osservazioni contenute nella proposta di parere del relatore tengono conto degli

elementi di criticità emersi nel corso del dibattito e recepiscono le osservazioni formulate da Governo, concorda con la predetta proposta di parere.

Mario LOVELLI (PD) sottolinea la necessità che la Commissione esprima la propria posizione rispetto allo schema di decreto legislativo in oggetto con un parere articolato in cui si evidenzino i punti di maggiore criticità del provvedimento e si individuino con chiarezza le modifiche da apportare ad esso. Ringrazia quindi il presidente Valducci per il lavoro svolto in qualità di relatore di un provvedimento, che investe uno dei settori centrali dell'economia del Paese. Nel sottolineare il ritardo con il quale il Governo ha predisposto lo schema di decreto legislativo, che costringe oggi la Commissione ad effettuare l'esame senza la possibilità di ulteriori approfondimenti, evidenzia che la questione centrale, a suo giudizio, è rappresentata dall'individuazione dell'Autorità nazionale di vigilanza, dal momento che, nel recente passato, si sono verificati situazioni assai delicate nel settore del trasporto aereo, che avrebbero richiesto la presenza di un'autorità di regolazione indipendente. In proposito, rammenta che il processo di privatizzazione della società Alitalia, è avvenuto, di fatto, inibendo per via legislativa l'intervento dell'antitrust e che la liquidazione della società medesima si presenta tuttora assai problematica tanto che il commissario liquidatore, a suo tempo incaricato dal Governo, ha deciso di rassegnare le proprie dimissioni, anche a causa della previsione contenuta nel recente provvedimento di manovra, che designa una terna di commissari liquidatori con conseguenti ulteriori oneri per le casse dello Stato. Inoltre, ricorda che, nelle ultime settimane, si è assistito alla istituzione, a suo giudizio inefficace, di tre organismi preposti a singoli comparti del trasporto, attraverso la costituzione di un'agenzia per la regolazione del trasporto su gomma – nel quadro di una riorganizzazione dell'ANAS – la formalizzazione del ruolo dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, nonché, con il presente

provvedimento, l'attribuzione alla direzione « diritti aeroportuali » dell'Enac delle funzioni di regolazione previste dalla direttiva comunitaria per il trasporto aereo.

Ritiene che la Commissione, alla ripresa dei lavori parlamentari dopo la sospensione estiva, debba riappropriarsi dell'iniziativa legislativa relativa all'istituzione di un'unica autorità di regolazione del settore dei trasporti, proseguendo l'esame delle proposte di legge, di cui una a propria firma, che mirano ad affidare ad un unico ente le funzioni oggi assegnate ad una pluralità di organismi.

Michele Pompeo META (PD) ritiene che il Governo, ancora una volta, stia sprestando un'occasione per risolvere il problema della costituzione di un'autorità di regolazione nel settore dei trasporti, non dimostrando il coraggio e la coerenza necessari per affrontare un tema di tale rilievo.

Ciò posto, apprezzando il lavoro svolto dal presidente in qualità di relatore del provvedimento, proprio in ragione di tale lavoro, che ha portato all'accoglimento di una serie di osservazioni emerse nel corso dell'esame, preannuncia l'astensione del proprio gruppo sulla proposta di parere. Sottolinea come in numerose occasioni negli ultimi mesi sia emersa nei dibattiti che si sono svolti in Commissione la necessità di un'autorità indipendente cui affidare la regolazione del settore dei trasporti. Auspica quindi che, come anche evidenziato dal relatore nelle premesse della proposta di parere, la Commissione possa, alla ripresa dei lavori dopo la sospensione estiva, affrontare tale questione in un costante rapporto dialettico con il Governo e con gli altri attori istituzionali coinvolti, in modo da approvare al più presto una riforma ormai necessaria.

Marco DESIDERATI (LNP), nel preannunciare il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere, concorda con le condizioni e le osservazioni proposte dal relatore, condividendo in particolare l'esigenza che venga designato l'Enac, anziché una sua struttura interna, come

autorità di regolazione e di vigilanza del settore del trasporto aereo.

Carlo MONAI (IdV) preannuncia l'astensione del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore, in ragione delle criticità del provvedimento emerse nel corso del dibattito, relative soprattutto alla mancanza di adeguate garanzie per assicurare l'indipendenza dell'organismo di regolazione, istituito all'interno dell'Enac, e alle modalità di finanziamento di tale organismo che, a suo avviso, comporteranno un aggravio di spesa per i viaggiatori.

Sandro BIASOTTI (PdL), nel ringraziare il presidente per il lavoro assai costruttivo svolto nell'elaborazione della proposta di parere, prende atto con favore che il gruppo del Partito democratico non esprimerà parere contrario sulla citata proposta di parere e preannuncia sulla proposta stessa il voto favorevole del proprio gruppo.

Luciano Mario SARDELLI (PT), nell'apprezzare il lavoro svolto dal relatore, preannuncia il parere favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere in esame.

Antonio MEREU (UdCpTP), nel sottolineare come la Commissione abbia più volte affrontato problematiche di particolare importanza tra le quali quelle relative alla Sardegna senza che ne siano derivati risultati concreti, preannuncia l'astensione del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore.

Daniele TOTO (FLpTP), nel manifestare apprezzamento per il lavoro svolto dal relatore, che nella proposta di parere ha delineato un preciso percorso per la prosecuzione dell'*iter* legislativo relativo alle proposte di legge volte all'istituzione di un'Autorità di regolazione per il comparto dei trasporti, preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo sulla citata proposta di parere.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 14.30.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.30 alle 14.45.

ALLEGATO

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali (Atto n. 380)

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali (atto n. 380);

premessi che:

la direttiva 2009/12/CE è volta ad istituire un quadro comune per la disciplina degli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali concernenti gli aeroporti il cui volume di traffico annuale superi la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri;

tale quadro si fonda sulla previsione di un sistema di tariffazione basato, in un contesto di libera concorrenza, sul confronto fra gestori e utenti aeroportuali, con la supervisione di un'Autorità di vigilanza indipendente, che assicuri il rispetto dei principi fissati nella direttiva stessa;

il presente schema di decreto legislativo, che recepisce la citata direttiva, è adottato sulla base dei principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 39 della legge comunitaria 2009;

alla luce della menzionata direttiva e dei principi e criteri direttivi di cui al predetto articolo 39, lo schema di decreto legislativo appare presentare alcuni profili di criticità che riguardano: il regime applicabile agli aeroporti non soggetti ad una effettiva concorrenza, la disciplina concernente gli aeroporti con volume di traffico annuale non superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri, l'individuazione dell'Autorità nazionale di vigi-

lanza, la disciplina transitoria applicabile ai contratti di programma in corso di definizione;

per quanto concerne il regime applicabile agli aeroporti non soggetti ad una effettiva concorrenza, l'articolo 5-*bis* dello schema di decreto legislativo identifica tale regime – da adottare previa analisi della situazione concorrenziale da parte dell'Autorità di vigilanza di cui all'articolo 3 – nella continuazione del vigente regime autorizzatorio dei diritti aeroportuali; tuttavia, questa possibilità non risulta contemplata né dai principi e criteri direttivi di cui al menzionato articolo 39 della legge comunitaria 2009, né dalla disciplina dettata dalla direttiva in corso di recepimento, che invece – all'articolo 6, paragrafo 5 – si limita a prevedere che, in presenza di una situazione non concorrenziale, uno Stato membro possa decidere che i diritti aeroportuali o il loro ammontare massimo – per il periodo necessario – siano determinati o approvati dall'Autorità di vigilanza indipendente;

per quanto riguarda la disciplina concernente gli aeroporti con volume di traffico annuale non superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri, il combinato disposto degli articoli 5-*bis* e 6 dello schema di decreto legislativo appare sostanzialmente assoggettare alla medesima disciplina – che si fonda sull'analisi della situazione concorrenziale – tanto gli aeroporti con volume di traffico annuale superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri, tanto quelli con soglia di traffico inferiore, nonostante che il principio e criterio direttivo di cui al

comma 1, lettera *b*), del predetto articolo 39 prescriva per questi ultimi un apposito regime « *anche in un'ottica di semplificazione* » e che nei « *considerando* » della menzionata direttiva si precisi che « *la gestione e il finanziamento degli aeroporti di piccole dimensioni non richiedono l'applicazione di un quadro normativo comunitario* »;

per quanto concerne l'individuazione dell'Autorità nazionale di vigilanza, l'articolo 3 dello schema di decreto legislativo designa a tal fine la « *direzione diritti aeroportuali* » costituita nell'ambito dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), sebbene il principio e criterio direttivo di cui al comma 1, lettera *d*), del menzionato articolo 39 preveda la designazione dell'ENAC e non di una sua struttura interna quale Autorità di vigilanza;

per quanto attiene alla disciplina transitoria, essa non chiarisce se, nel periodo intercorrente fra la data di entrata in vigore del decreto legislativo e la piena operatività dell'articolo 5-*bis*, sia possibile concludere la stipulazione di contratti di programma, anche per gli aeroporti che non rientrano nella ipotesi derogatoria relativa agli scali con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri, di cui all'articolo 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge n. 78 del 2009;

ritenuto pertanto che:

non si possa continuare ad applicare indefinitamente la disciplina vigente agli aeroporti che non si trovino in una situazione di effettiva o potenziale concorrenza;

per gli aeroporti aperti al traffico commerciale con volume di traffico annuale superiore alla soglia di un milione e non superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri, debba essere previsto un regime di fissazione dei diritti aeroportuali che si fondi sulla libera definizione del modello tariffario da parte del gestore aeroportuale, prevedendo la vigilanza dell'Autorità di cui all'articolo 3

– al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti rispondano ai principi di cui all'articolo 10, comma 1 – e, per gli aeroporti con un volume di traffico fino a 1 milione di passeggeri, ulteriori norme di semplificazione;

sia necessario designare l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) quale Autorità nazionale di vigilanza effettivamente indipendente ai sensi dell'articolo 11 della citata direttiva, affidando ad un'apposita struttura da realizzare nell'ambito del predetto ente i nuovi compiti ad esso assegnati, ferma restando comunque l'esigenza di affidare nel prossimo futuro ad un'unica autorità indipendente le funzioni di regolazione dell'intero settore del trasporto, attualmente frammentate in una pluralità di enti, come segnalato in numerose occasioni da questa Commissione;

sia necessario fissare con estrema chiarezza il regime transitorio, assicurando la salvaguardia dei contratti di programma in corso di definizione, al fine di evitare che una situazione di incertezza sulla disciplina applicabile si rifletta negativamente sugli investimenti programmati dai gestori aeroportuali;

rilevato che, all'articolo 10, comma 2, dello schema di decreto legislativo, non risultano corretti i rinvii ad altre disposizioni contenuti alle lettere *b*), *c*), e *d*);

considerato che dovrebbe essere valutata l'opportunità di:

prevedere che il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 4, comma 1, sia adottato previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, e sia volto non solo ad individuare le reti aeroportuali esistenti, ma anche a dettare la disciplina per l'istituzione, con successivi decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di nuove reti aeroportuali;

modificare l'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 374 del 1990, nel

senso di prevedere che gli uffici doganali degli aeroporti devono assicurare il servizio doganale merci per l'intero arco della giornata, 24 ore su 24;

prevedere espressamente che anche gli aeroporti militari aperti al traffico civile siano sottoposti alla vigilanza dell'Autorità di cui all'articolo 3, al fine di escludere la possibilità che i vettori debbano farsi carico anche dei costi imputabili all'aeronautica militare;

valutata positivamente, in questa prospettiva, la disposizione introdotta in sede di conversione del decreto-legge n. 107 del 2011, recante proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, che destina 10 milioni di euro all'adozione di misure di sostegno e di rilancio dei settori dell'economia delle province interessate da ingenti danni a seguito delle limitazioni imposte dalle attività operative militari *ex* Risoluzione ONU n. 1973 che hanno inciso sulla operatività degli scali aeroportuali civili;

visti i rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario deliberati dalla Commissione Bilancio nella seduta del 21 luglio 2011;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

a) all'articolo 1, il comma 2 sia sostituito con il seguente: « 2. I diritti aeroportuali degli aeroporti aperti al traffico commerciale con un volume di traffico annuale passeggeri superiore alla soglia di un milione e non superiore alla soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri, sono sottoposti ad un regime di vigilanza da parte dell'Autorità di cui all'articolo 3, che esprime un parere sui modelli tariffari proposti dal gestore aeroportuale, al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti degli aeroporti rispondano ai principi di cui all'articolo 10, comma 1 »;

b) siano introdotte ulteriori norme volte alla integrale liberalizzazione per i

diritti aeroportuali degli aeroporti aperti al traffico commerciale con un volume di traffico annuale passeggeri fino alla soglia di un milione di movimenti passeggeri;

c) sia sostituito l'articolo 3 con una nuova disposizione che designi l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) quale Autorità nazionale di vigilanza effettivamente indipendente, ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2009/12/CE, affidando ad un'apposita struttura da realizzare nell'ambito del predetto ente i nuovi compiti ad esso assegnati;

d) sia soppresso l'articolo 5-*bis*;

conseguentemente,

all'articolo 6, comma 1, siano soppresse le parole: « Per gli aeroporti non rientranti nell'ambito di applicazione di cui al precedente articolo 5-*bis* »;

all'articolo 6, comma 4, siano soppresse le parole: « nel rispetto delle Linee Guida di cui all'articolo 5-*bis* »;

all'articolo 10, comma 2, sostituire la lettera *a)*, con la seguente: « L'Autorità di vigilanza, in caso di violazione dei principi di cui al precedente comma 1 e di inosservanza delle linee di politica economica e tariffaria del settore, adotta provvedimenti di sospensione del regime tariffario istituito;

all'articolo 13, comma 1, le parole: « secondo le modalità di cui agli articoli 5-*bis* e 6 » siano sostituite con le seguenti: « secondo le modalità di cui all'articolo 6 »;

e) all'articolo 10, comma 2:

alle lettera *b)* e *c)*, le parole: « di cui al comma 2 », ovunque ricorrano, siano sostituite con le seguenti: « di cui alla lettera *a)* »;

alla lettera *d)*, le parole: « di cui al comma 4 » siano sostituite con le seguenti: « di cui alla lettera *c)* » e le parole: « di cui al comma 2 » siano sostituite con le seguenti: « di cui alla lettera *a)* »;

alla lettera e), le parole: « di cui al comma 4 » siano sostituite con le seguenti: « di cui alla lettera c) »;

f) all'articolo 13, comma 1, dopo le parole: « del presente decreto »: siano aggiunte le seguenti: « nonché in quelli stipulati nell'ambito dei procedimenti di cui al comma 2, »;

conseguentemente,

il comma 2 dell'articolo 13 sia sostituito con il seguente: « 2. Si applicano l'articolo 11-*nonies* del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2005, n. 248 e l'articolo 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, ai procedimenti in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto per i quali sia intervenuta, ai sensi delle predette disposizioni, una determinazione positiva, anche non definitiva, assunta con delibera da parte dell'ENAC »;

e con le seguenti osservazioni:

1) si valuti l'opportunità di prevedere che il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 4, comma 1, sia adottato previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, e sia volto non solo ad individuare le reti aeroportuali esistenti, ma anche a dettare la disciplina per l'istituzione, con successivi decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,

di nuove reti aeroportuali. A tal fine, si potrebbe valutare l'opportunità di prevedere altresì che il citato decreto indichi i criteri e parametri occorrenti ai fini della istituzione di nuove reti aeroportuali – con particolare riferimento ai volumi di traffico in atto e a quelli previsti, all'ubicazione territoriale degli scali interessati e alla possibile sinergia con l'integrazione e la specializzazione funzionale delle rispettive attività – e definisca le modalità di partecipazione degli enti territoriali interessati alle diverse fasi procedurali riguardanti l'istituzione delle nuove reti aeroportuali e il rilascio della concessione di gestione totale ad un unico gestore di rete, anche in deroga alle procedure di cui all'articolo 704 del codice della navigazione, restando inteso che le singole reti aeroportuali in tal modo istituite possono anche coincidere con i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale, individuati ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione;

2) si valuti l'opportunità di precisare, all'articolo 11, che anche gli aeroporti militari aperti al traffico civile sono sottoposti alla vigilanza dell'Autorità di cui all'articolo 3, al fine di escludere la possibilità che i vettori debbano farsi carico anche dei costi imputabili all'aeronautica militare;

3) si valuti l'opportunità di modificare l'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 374 del 1990, nel senso di prevedere che gli uffici doganali degli aeroporti devono assicurare il servizio doganale merci per l'intero arco della giornata, 24 ore su 24.