CAMERA DEI DEPUTATI N. 3067

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato NASTRI

Disposizioni per il potenziamento e la riqualificazione degli aeroporti e delle idrosuperfici regionali e locali

Presentata il 17 dicembre 2009

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Gli aeroporti minori italiani, sebbene numericamente limitati, svolgono una rilevante funzione di supporto ai grandi scali aeroportuali. Rappresentano, infatti, la struttura base per lo svolgimento di innumerevoli esigenze collegate ai compiti della protezione civile, quindi alla sicurezza dei cittadini, alla salvaguardia del territorio, nonché, limitatamente ad alcune realtà, a un insieme di sinergie capaci di garantire collegamenti per il trasporto passeggeri in determinate aree ad alta densità turistica e per il trasporto merci, nel caso di aree caratterizzate da particolari e importanti produzioni per le quali il trasferimento economico sui mercati di consumo necessita di rapidità e di garanzia nei tempi di resa.

La presenza sul territorio nazionale di tali infrastrutture aeroportuali minori, in buona parte originariamente militari, ha consentito la nascita di organizzazioni civili quali l'AeroClub per gli appassionati del volo, aventi finalità turistiche e sportive, le società di lavoro aereo e di aerotaxi. Queste strutture, causa la modestia delle dotazioni strutturali e tecniche, interessano in larga misura solo il traffico locale, ovvero quello che generalmente si origina e si conclude sullo scalo stesso e, in ridotta misura, il traffico proveniente da altri aeroporti.

Analizzando l'aspetto infrastrutturale e le caratteristiche degli impianti, si nota come attualmente, ad eccezione di alcuni, gli aeroporti minori italiani, e in particolare quelli locali, siano scarsamente at-

trezzati. Quando, infatti, non vi è la presenza di un classico campo di aviazione (una striscia erbosa con manica di vento), lo scalo aereo minore è caratterizzato da una pista pavimentata e da vecchi *hangar*. Per quanto riguarda le idrosuperfici, nonostante la grande tradizione d'anteguerra italiana nel settore, ne sussiste una sola aperta anche al traffico internazionale: quella di Como.

Spesso, inoltre, in tali strutture si registra un'assoluta mancanza delle elementari misure di sicurezza o minimale assistenza alla navigazione, ad esempio, la non disponibilità della stazione radio o delle assistenze alla navigazione aerea quali: il radiofaro non direzionale (NDB), il VHF *Omnidirectional range* (VOR), la tomografia assiale computerizzata (TAC) per il controllo dei bagagli e dei passeggeri o del sistema delle luci aeronautiche al suolo e della segnaletica notturna.

L'intento, pertanto, della presente proposta di legge, è quello di rilanciare il sistema delle categorie aeroportuali stabilite nel Piano generale dei trasporti (PGT) con riferimento alle categorie regionali e locali.

È importante rilevare, inoltre, una maggiore attenzione dei dati del Sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti da parte sia degli operatori del settore trasporti, sia di soggetti a vario titolo coinvolti nell'elaborazione dei dati tecnici (piani regionali dei trasporti).

Il fine, pertanto, della presente proposta di legge è quello di introdurre misure di sostegno che possano incentivare le infrastrutture degli aeroporti d'interesse regionale e locale, così male attrezzate, per potenziarli anche numericamente, riqualificarli e renderli più sicuri nel quadro di una strategia che riguardi anche l'accoglienza e l'ospitalità turistica del territorio, nonché per salvaguardare e incrementare l'occupazione di centinaia di addetti altamente specializzati i quali costituiscono un patrimonio che andrebbe altrimenti disperso, senza dimenticare che l'indotto economico di settore ne trarrebbe forti benefìci.

La proposta di legge è rispettosa dell'ampia autonomia regionale, finanziaria e di programmazione, ma richiede a ogni regione, in relazione agli aspetti e alle priorità richiamati nel testo, di dotarsi di uno strumento di programmazione di settore. Per gli aspetti della sussidiarietà si richiede all'ente regione di coinvolgere gli enti locali e le organizzazioni economiche provinciali, non limitando queste ultime a divenire enti gestori, ma incentivandole a realizzare sinergie con il capitale privato. È previsto, infatti, il ricorso al *project-financing,* come stabilisce la legge n. 443 del 2001, che sancisce il rilancio in materia di infrastrutture e di insediamenti produttivi strategici, oltre a prevedere un contributo finanziario da parte del Ministero dell'economia e delle finanze.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Fondo di sostegno dell'aeroportualità di interesse regionale e locale).

1. Al fine di migliorare le infrastrutture e gli impianti degli aeroporti di interesse regionale e locale e delle idrosuperfici, nonché di incrementare il numero di tali strutture, come individuato nel Piano generale dei trasporti (PGT), è istituito un fondo di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012, che concorre agli stanziamenti previsti dalle regioni per le medesime finalità.

2. Il Ministro dei trasporti, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, determina la ripartizione tra le regioni dei finanziamenti del fondo, attribuiti sulla base di un programma di modernizzazione redatto ai sensi dell'articolo 2 della presente legge, definito in relazione ai volumi di traffico attuali e alle prospettive di incremento come risultanti da appositi documenti di programmazione redatti dalle singole regioni.

ART. 2.

(Disposizioni attuative delle regioni).

1. Gli assessorati regionali competenti in materia di trasporti delle singole regioni predispongono, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un apposito studio denominato « programma di modernizzazione regionale » diretto al monitoraggio delle realtà esistenti, nonché alla pianificazione, al finan-

ziamento e all'incremento della rete degli aeroporti regionali e locali, ai sensi dell'articolo 1.

2. Il programma di cui al comma 1 evidenzia lo stato di fatto della rete aeroportuale regionale e locale, di proprietà pubblica o privata, indicando e identificando in particolare:

a) le aviosuperfici non in pendenza (ANP) e in pendenza (AP) con utilizzo AvP e AvT;

b) le elisuperfici;

c) i campi di fortuna;

d) le idrosuperfici;

e) le piste destinate al volo sportivo;

f) le piste con annessa scuola di volo.

3. Il programma deve prevedere un piano previsionale di intervento atto a migliorare le strutture esistenti sul territorio di ogni regione nonché la realizzazione di nuove strutture aeroportuali regionali e locali.

4. La pianificazione di cui al comma 3 deve essere altresì correlata alle funzioni della protezione civile, con espresso riferimento ai servizi di spegnimento incendi, soccorso medico-aereo, servizio di eliambulanza, nonché alle esigenze derivanti dal trasporto civile, dal trasporto merci, dalle attività turistiche, dalle attività di scuola di volo e da quelle sportive.

5. Entro sei mesi dall'avvenuto riparto alle singole regioni dei fondi statali, come stabilito ai sensi dell'articolo 1, comma 2, i presidenti delle regioni e gli assessori regionali competenti in materia di trasporti, con uno o più provvedimenti, sentite le amministrazioni provinciali, gli enti economici locali e le organizzazioni di settore, determinano il riparto degli interventi previsti dal presente articolo su base provinciale, riservando ampio spazio alle nuove strutture.

ART. 3.

(Pianificazione territoriale).

1. La realizzazione di aviosuperfici di terra o di acqua e delle strutture tecniche di supporto, previste dalla legge 2 aprile 1968, n. 518, dal decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile 27 dicembre 1971, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 164 del 28 giugno 1972, e dal decreto del Ministro dei trasporti 10 marzo 1988, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 205 del 1° settembre 1988, dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 agosto 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 23 dicembre 2003, e dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° febbraio 2006, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 106 del 9 maggio 2006, non costituisce destinazione urbanistica.

2. Le acque del demanio dello Stato e quelle del demanio regionale sono da intendere quali superfici non segnate, limitatamente all'uso da parte di veicoli idrovolanti, di anfibi e di elicotteri muniti di galleggianti, ai sensi della parte III del codice della navigazione.

3. Il nulla osta o la concessione d'uso per la gestione delle idrosuperfici segnate di competenza regionale è concesso con delibera della giunta regionale e non costituisce concessione demaniale.

ART. 4.

(Finanza di progetto).

1. Per l'attuazione del PGT per gli aeroporti regionali e locali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con le regioni, provvede al ricorso alla tecnica della finanza di progetto ai sensi della lettera *a)* del comma 2 dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, con il concorso del capitale privato, ai sensi dell'articolo 153 del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni.

ART. 5.

(Affidamento della gestione per gli aeroporti di interesse regionale e locale).

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con uno o più decreti stabilisce i criteri di affidamento e di gestione per apposite società facenti capo agli enti territoriali e agli operatori aeroportuali titolari della licenza di cui all'articolo 778 del codice della navigazione. Per la programmazione e per la realizzazione, anche in concessione, degli aeroporti di interesse locale e regionale, le regioni esercitano le funzioni amministrative a esse conferite ai sensi dell'articolo 105 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, e successive modificazioni.

ART. 6.

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2010-2012, nell'ambito del fondo speciale di conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2010, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

PAGINA BIANCA

€ 1,00

16PDL0033060