

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Lo schema di decreto del Presidente della Repubblica in esame dà attuazione a quanto previsto dall'articolo 698 del Codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 del decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, che prevede che con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentita l'agenzia del Demanio, sono individuati, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale, e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN.

In particolare, il provvedimento, partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, disegna la rete aeroportuale del Paese articolata in 38 aeroporti di interesse nazionale. Nell'ambito dei predetti aeroporti rivestono particolare rilevanza strategica in relazione ai medesimi criteri stabiliti dall'art 698 del C.d.N. 12 scali (1 per ogni bacino con eccezione per il bacino del Nord Ovest e del Centro Nord).

Tale intervento, inoltre, si innesta nell'attuazione del cosiddetto federalismo demaniale. L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale si pone come necessaria anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 3 e 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, che include tra i beni immobili statali e relative pertinenze, da trasferire a titolo non oneroso a Comuni, Città metropolitane, Province e Regioni, gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione.

Nel predetto contesto normativo, quindi, l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, è necessaria per la programmazione nazionale delle esigenze complessive del settore, con la connessa razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi servizi. In tal modo, lo sviluppo del settore ha luogo all'interno di una governance che contempera le esigenze della domanda di traffico nazionale ed internazionale con quelle di sviluppo dei territori, di potenziamento delle infrastrutture necessarie, di utilizzo proficuo delle risorse pubbliche impiegate e di efficientamento dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale.

Lo schema di decreto del Presidente della Repubblica in esame consta di un articolo unico suddiviso in 13 commi.

- Comma 1

Individua 38 aeroporti di interesse nazionale, determinati per ciascuno dei dieci bacini di traffico.

In particolare, i bacini sono i seguenti: nord ovest con 7 aeroporti di interesse nazionale (Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo); nord est con 4 aeroporti di interesse nazionale (Venezia, Verona, Treviso, Trieste); centro nord con 6 aeroporti di interesse nazionale (Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona); centro Italia con 4 aeroporti di interesse nazionale (Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara); Campania con 2 aeroporti di interesse nazionale (Napoli, Salerno), Mediterraneo Adriatico con 3 aeroporti di interesse nazionale (Bari, Brindisi e Taranto); Calabria con 3 aeroporti di interesse nazionale (Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona); Sicilia orientale con 2 aeroporti di interesse nazionale (Catania e Comiso), Sicilia occidentale con 4 aeroporti di interesse nazionale (Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa); Sardegna con 3 aeroporti di interesse nazionale (Cagliari, Olbia, Alghero).

- Comma 2

Individua, nell'ambito dei predetti aeroporti di interesse nazionale, 12 scali che rivestono una particolare rilevanza strategica. In particolare: nord ovest (Milano Malpensa, Torino.); nord est (Venezia.); centro nord (Bologna, Pisa/Firenze); centro Italia (Roma Fiumicino); Campania (Napoli) Mediterraneo Adriatico (Bari); Calabria (Lamezia Terme); Sicilia orientale (Catania); Sicilia occidentale (Palermo); Sardegna (Cagliari).

- Comma 3

Individua nell'ambito degli aeroporti di cui al comma 2, gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia, quali aeroporti che rivestono il ruolo di gate intercontinentali per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico ed il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali.

- Comma 4

Individua le condizioni richieste per gli aeroporti di interesse nazionale: a) l'aeroporto è in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo ed una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare; b) l'aeroporto è in grado di dimostrare, tramite un piano industriale, corredato da un piano economico finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.

- Comma 5

Prevede che l'aeroporto di Torino è considerato di particolare rilevanza strategica, a condizione che si realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano un sistema di alleanza con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'interno.

- Comma 6
pone la condizione che gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di rilevanza strategica ove realizzino la gestione unica.

- Comma 7
stabilisce che le condizioni di cui al comma 4, richieste per l'interesse nazionale, nonché le procedure di cui al comma 8, relative alle verifiche e alla realizzazione delle prescritte condizioni, non si applicano agli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, ove non sussistano altre modalità di trasporto (in particolare ferroviario) adeguate a garantire tale continuità. L'assenza di modalità alternative adeguate è verificata dalle strutture ministeriali competenti specificate al comma 8.

- Comma 8
prevede che, nel caso in cui dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risulti la mancanza del possesso delle citate condizioni di cui al comma 4, i gestori degli aeroporti di interesse nazionale presentato nel termine di ulteriori tre mesi, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio.

- Comma 9
prevede una clausola transitoria in base alla quale, in sede di prima applicazione del decreto, i gestori degli aeroporti allo stato non inseriti tra gli scali di interesse nazionale, elencati al comma 1, possono presentare tassativamente entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni richieste per l'interesse nazionale (di cui al comma 4) o delle condizioni richieste per la continuità territoriale (di cui al comma 7). Conseguentemente gli aeroporti così individuati, previa verifica della sussistenza di tali condizioni, sono riconosciuti aeroporti di interesse nazionale mediante la stessa procedura di cui all'art. 698 del codice della navigazione.

- Comma 10
stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'ENAC provvede alla verifica relative alla realizzazione e al mantenimento delle citate condizioni di cui ai commi 4 e 7 anche ai fini della revisione con successivo provvedimento della rete di interesse nazionale, vagliando - in caso di mancata realizzazione - se le cause sono imputabili o meno alla responsabilità dei gestori, ai fini della conseguente cessazione dell'interesse nazionale.

- Comma 11
stabilisce che gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio civile statale e le relative pertinenze, sono trasferiti alle regioni ai sensi degli artt. 3 e 5 del d. lgs 85/2010, precisando che per le regioni a statuto speciale e per le regioni autonome il medesimo trasferimento viene attuato in conformità alle previsioni degli statuti speciali e delle relative norme di attuazione e specificando

altresi che con i provvedimenti di trasferimento viene disciplinato il regime finanziario dei servizi.

- Comma 12

Stabilisce che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vigila sull'attuazione di quanto previsto dal presente decreto e promuovo a tal fine in ordine agli interventi di comune interesse le intese con le altre Amministrazioni e gli Enti competenti.

- Comma 13

Prevede che il Ministro delle infrastrutture e trasporti favorisce azioni a salvaguardia delle regioni nelle quali non esistono aeroporti onde conseguire l'ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini nonché consentire alle stesse in presenza dei necessari presupposti, l'applicazione delle disposizioni transitorie previste dal comma 9 durante tutto il periodo di vigenza del presente decreto.

RELAZIONE TECNICA

SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Lo schema di decreto del Presidente della Repubblica in esame dà attuazione a quanto previsto dall'articolo 698 del Codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 del decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, che prevede l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, da effettuare con le modalità ivi indicate (decreto del Presidente della Repubblica, con preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, sentita l'Agenzia del demanio e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari) e in base ai criteri specificati dalla stessa norma, ossia: dimensioni e tipologia di traffico, ubicazione territoriale e ruolo strategico, nonché previsioni progetti europei reti TEN.

Più specificatamente, il provvedimento, partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, disegna la rete aeroportuale del Paese articolata in 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui 12 riconosciuti di particolare rilevanza strategica. Inoltre, il provvedimento sancisce le condizioni necessarie affinché gli aeroporti di interesse nazionale siano considerati tali, ad esclusione dei predetti 12 scali di particolare rilevanza strategica. Dette condizioni sono così fissate:

- a) che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;
- b) che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento l'equilibrio economico finanziario anche tendenziale e adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Con riferimento agli scali di particolare rilevanza strategica, il provvedimento fissa per gli aeroporti di Pisa e Firenze la condizione per il riconoscimento della medesima rilevanza nella realizzazione da parte degli stessi della gestione unica. Per lo scalo di Torino prevede invece che l'aeroporto è considerato tale a condizione che si realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano un sistema di alleanza con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'interno.

Tale intervento, inoltre, si innesta nell'attuazione del cosiddetto federalismo demaniale. L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale si pone come necessaria anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 3 e 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, che include tra i beni immobili statali e relative pertinenze, da trasferire a titolo non oneroso a Comuni, Città metropolitane, Province e Regioni, gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione.

Per quanto concerne, poi, l'aspetto economico, nessun maggiore onere è previsto a carico della finanza pubblica né centrale né regionale.

Sono previsti, invece, notevoli risparmi di spesa derivanti non solo dai predetti processi di riorganizzazione gestionale, ma anche dalle azioni di razionalizzazione dei servizi correlati al sistema aeroportuale. I cittadini potranno, così, beneficiare degli effetti positivi derivanti dalla riorganizzazione delle strutture e dei servizi.

Oneri informativi, invece, sono previsti a carico dei gestori aeroportuali che, in base a quanto previsto dall'articolo 1 comma 8 dello schema di DPR in esame, nel caso in cui dalle verifiche effettuate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti risulti la mancanza del possesso delle condizioni richieste per il riconoscimento dell'interesse nazionale, di cui al comma 4, dovranno, appunto, presentare nel termine di ulteriori tre mesi, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio.

Per quanto sopra, gli obiettivi da raggiungere mediante l'intervento in argomento sono:

- provvedere, ai fini della razionalizzazione e dello sviluppo del settore aeroportuale, all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, in attuazione dell'articolo 698 del codice della navigazione;
- fornire alle varie componenti istituzionali e operative nell'ambito del settore aeroportuale un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa;
- attivare un processo di efficientamento dell'intero settore, da sottoporre a revisione periodica triennale per allineare le azioni di Piano agli obiettivi strategici sottesi allo stesso, al fine di perseguire lo sviluppo integrato del settore contestualmente alla razionalizzazione della spesa connessa;
- disporre di uno strumento di governance per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo.

L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, consente di implementare una programmazione nazionale delle esigenze complessive del settore, con la connessa razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi servizi. In tal modo, lo sviluppo del settore ha luogo all'interno di una governance che contempera le esigenze della domanda di traffico nazionale ed internazionale con quelle di sviluppo dei territori, di potenziamento delle infrastrutture necessarie, di utilizzo proficuo delle risorse pubbliche impiegate e di efficientamento dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale.

ANALISI TECNICO NORMATIVA (ATN)

SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Referente ATN

Ministero dell'Infrastrutture e dei trasporti - Ufficio di Gabinetto

PARTE I - ASPETTI TECNICO NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo - Coerenza con il programma di Governo

Gli obiettivi da raggiungere mediante l'intervento regolatorio in argomento sono:

- provvedere, ai fini della razionalizzazione e dello sviluppo del settore aeroportuale, all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, in attuazione dell'articolo 698 del codice della navigazione;
- fornire alle varie componenti istituzionali e operative nell'ambito del settore aeroportuale un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

2) Analisi del quadro normativo nazionale

Gli aeroporti, in base all'art. 117 della Costituzione formano oggetto di legislazione concorrente; pertanto spetta allo Stato la disciplina dei principi fondamentali in materia e alle Regioni l'emanazione delle norme di attuazione e regolamentari.

Nell'ambito di tale quadro costituzionale, l'articolo 698 del Codice della navigazione, nel distinguere gli aeroporti in aeroporti di interesse nazionale e regionale e nel fissare i criteri per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (dimensioni e tipologia di traffico, ubicazione territoriale e ruolo strategico, nonché previsioni progetti europei reti TEN) disciplina la procedura da seguire ai fini di tale individuazione: adozione di un decreto del Presidente della Repubblica, con preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente Stato-Regioni-Province autonome, sentita l'Agenzia del Demanio e previo parere delle commissioni parlamentare competenti.

Fondamentale in tale procedura di individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale è l'intesa con la Conferenza permanente Stato-Regioni-Province autonome, a conferma dell'importante ruolo delle Regioni nelle decisioni strategiche sulla rete aeroportuale nazionale. Da tali scelte, peraltro, sarà influenzato anche il trasferimento alle medesime Regioni degli aeroporti di interesse regionale. Infatti, l'art. 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, concernente il federalismo demaniale, include tra i beni immobili e le relative pertinenze da trasferire a titolo non oneroso a Comuni, Città metropolitane, Province e Regioni anche gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione.

In conformità a tale norma, lo schema di DPR proposto prevede, all'art. 1, commi 10 e 11, che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avvalendosi dell'ENAC provvede alla verifica relative alla realizzazione e al mantenimento delle citate condizioni di cui ai commi 4 e 7 anche ai fini della revisione con successivo provvedimento della rete di interesse nazionale, vagliando - in caso di mancata realizzazione - se le cause sono imputabili o meno alla responsabilità dei gestori, ai fini della conseguente cessazione dell'interesse nazionale. Stabilisce, altresì, che gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio civile statale e le relative pertinenze, sono trasferiti alle regioni ai sensi degli artt. 3 e 5 del d. lgs 85/2010, precisando che per le regioni a statuto speciale e per le regioni autonome il medesimo trasferimento viene attuato in conformità alle previsioni degli statuti speciali e delle relative norme di attuazione e specificando altresì che con i provvedimenti di trasferimento viene disciplinato il regime finanziario dei servizi.

Il percorso di risanamento economico degli aeroporti in parola appare indispensabile in considerazione delle esigenze di contenimento della spesa pubblica e dei connessi limiti di intervento nelle società partecipate da amministrazioni pubbliche. In proposito, si rammenta la norma dell'articolo 6, comma 19, del decreto legge 31 maggio 2010, n.78, convertito in legge 30 luglio 2012, n. 122, concernente il divieto nei confronti delle pubbliche amministrazioni di aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, rilascio di garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali, salva l'ipotesi di deroga prevista dalla medesima disposizione. Tale deroga concerne le ipotesi in cui risultino stipulati contratti di programma ma, anche in tal caso, secondo l'interpretazione del MEF, affinché non operi il predetto divieto è comunque necessaria la copertura della spesa e l'indispensabilità del medesimo intervento.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti

L'intervento proposto, come già detto, è attuativo dell'art. 698 del Codice della navigazione.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali

L'intervento è compatibile con l'attuale assetto costituzionale e non presenta profili di incompatibilità. In particolare, esso è coerente con l'art.117 della Costituzione, in base al quale gli aeroporti formano oggetto di legislazione concorrente.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli enti locali

L'intervento è coerente con le competenze e le funzioni delle Regioni e degli Enti locali in quanto, come specificato al precedente punto, richiede l'intesa con le Regioni e le Province autonome in coerenza con l'art. 117 della Costituzione.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione

Le norme in esame rispettano i principi di cui all'articolo 118 della Costituzione, non prevedendo, né determinando, sia pure in via indiretta, nuovi o più onerosi adempimenti a carico degli enti locali.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa

Le materie oggetto dell'intervento non formano oggetto di provvedimenti di rilegificazione.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter

Non risulta che siano sottoposti all'esame del Parlamento progetti di legge specifici relativi alle materie oggetto dell'intervento regolatorio.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Le disposizioni contenute nell'intervento sono coerenti con i principi fissati in materia dalla giurisprudenza e non risulta che vi siano giudizi di costituzionalità pendenti sulle medesime o analoghe materie.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario

La normativa recata dall'intervento non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario.

11) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto

Non risulta che vi siano in atto procedure d'infrazione comunitarie nelle materie oggetto dell'intervento in esame.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Le previsioni dell'intervento sono compatibili con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi dinnanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano indicazioni giurisprudenziali, né giudizi pendenti sul medesimo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi dinnanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto

Non risulta che vi siano dinnanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo giudizi pendenti nelle medesime o analoghe materie.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea

Il carattere specifico degli interventi previsti dallo schema di dPR non consente di fornire indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sulla medesima materia a livello europeo.

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

- 1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso**
L'intervento non reca nuove definizioni normative.
- 2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi**
E' stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo.
- 3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti**
Nel testo non si fa ricorso alla tecnica della novellazione.
- 4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo**
L'intervento non prevede effetti abrogativi né impliciti, né espliciti.
- 5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di riviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente**
Le previsioni dell'intervento regolatorio non prevedono effetti retroattivi, non determinano la riviviscenza di norme precedentemente abrogate, né effetti di interpretazione autentica o di deroga alla normativa vigente.
- 6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo**
Non vi sono nella materie oggetto delle disposizioni del regolamento deleghe legislative da esercitare.
- 7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.**
Non sono previsti atti normativi successivi di attuazione.
- 8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati o riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.**

Per la predisposizione del provvedimento in esame sono stati utilizzati i dati statistici disponibili a livello nazionale.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA RECANTE L'INDIVIDUAZIONE DEGLI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 698 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

SEZIONE 1.

CONTESTO E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate

Lo schema di decreto in argomento si colloca nel quadro normativo delineato:

➤ **a livello nazionale**

- dall'art. 117 della Costituzione, in base al quale gli aeroporti rientrano tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni;
- dall'art. 698 del Codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 del decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, che prevede l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, da effettuare con le modalità ivi indicate (decreto del Presidente della Repubblica, con preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, sentita l'Agenzia del demanio e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari) e in base ai criteri specificati dalla stessa norma, ossia: dimensioni e tipologia di traffico, ubicazione territoriale e ruolo strategico, nonché previsioni progetti europei reti TEN. Inoltre, la norma in argomento prevede, allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale, l'istituzione, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un comitato di coordinamento tecnico, composto dai rappresentanti delle Regioni e delle Province autonome, del Governo e degli enti aeronautici, senza corresponsione di alcuna indennità o compenso, né rimborsi spese. Al riguardo, si precisa che il suindicato art. 698 del Codice della navigazione, nella parte in cui prevede lo strumento del decreto del Presidente della Repubblica, ai fini dell'individuazione dei predetti aeroporti, non fa riferimento alla disciplina regolamentare generale dettata dall'art. 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, che prevede il parere del Consiglio di Stato. Pertanto, il decreto in esame deve essere inteso come atto di pianificazione volto all'individuazione e organizzazione sul territorio degli aeroporti in questione;
- dall'art. 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85, che include tra i beni immobili statali e relative pertinenze, da trasferire a titolo non oneroso a Comuni, Città metropolitane, Province e Regioni, gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da

quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione;

- dal decreto legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito in legge 24 marzo 2012 n. 27 (artt. 71-81) di recepimento della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, in particolare dagli articoli 72 e 74 in materia di reti aeroportuali caratterizzate dall'unicità del gestore;
- dall'articolo 6, comma 19, del decreto legge 31 maggio 2010, n.78, convertito in legge 30 luglio 2012, n. 122, concernente il divieto nei confronti delle pubbliche amministrazioni di aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, rilascio di garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali, salva l'ipotesi di deroga prevista dalla medesima disposizione;

➤ **a livello europeo:**

- dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;
- dal Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che istituisce il Meccanismo per collegare l'Europa e modifica il Regolamento (UE) n.913/2010, abrogando i Regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010.
- Nel contesto del predetto quadro normativo, la mancata attuazione delle previsioni contenute nell'art. 698 del Codice della navigazione con l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, ha impedito finora di disporre di un quadro di programmazione nazionale delle esigenze complessive del settore, con la connessa razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi servizi. In tal modo, lo sviluppo del settore ha avuto luogo al di fuori di una governance che contemperasse le esigenze della domanda di traffico nazionale ed internazionale con quelle di sviluppo dei territori, di potenziamento delle infrastrutture necessarie, di utilizzo proficuo delle risorse pubbliche impiegate e di efficientamento dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale.

La mancanza della predetta governance ha determinato situazioni influenzate da localismi territoriali che hanno portato spesso ad investimenti non produttivi, con conseguente dispendio di fondi pubblici e generato difficoltà gestionali che tuttora pesano sui bilanci pubblici, risultando la proprietà azionaria di buona parte delle società di gestione degli aeroporti in capo a Regioni, Camere di commercio, Province e Comuni. Tali difficoltà sono riscontrabili nei bilanci e nelle situazioni patrimoniali delle medesime società.

Peraltro, le criticità e le carenze del settore hanno formato oggetto non solo di vari studi specialistici ma anche di un'approfondita indagine conoscitiva della IX Commissione "Trasporti, poste e telecomunicazioni" della Camera approvata il 17 febbraio 2010 finalizzata ad individuare le problematiche del sistema aeroportuale italiano e a definire adeguate linee di intervento per porre rimedio alle stesse.

Ciò premesso, si precisa che il contesto nazionale, europeo ed internazionale in cui va ad impattare l'intervento regolatorio in questione può sintetizzarsi come di seguito specificato.

Nel 2013, gli aeroporti italiani hanno movimentato oltre 144 milioni di passeggeri, con un ritorno sull'economia dei territori stimato in almeno 100 miliardi di euro.

Dopo il calo del 2009, il traffico aereo è tornato a crescere nel nostro Paese con il 7% d'incremento nel 2010 e il 6,5% nel 2011, subendo, invece, una flessione dell'1,3% nel 2012 e dell'1,9% nel 2013. Nonostante detta flessione, l'Italia si è attestata tra i primi posti in Europa per volumi di traffico.

Peraltro, le previsioni aggiornate di crescita a livello europeo indicano il possibile raddoppio del traffico, anche se con uno slittamento al 2035, rispetto al 2030, come in precedenza previsto, per l'insieme dei Paesi dell'Unione, che potrà realizzarsi solo se:

- la capacità aeroportuale esistente sarà adeguata con le necessarie razionalizzazioni e gli indispensabili potenziamenti, da attuare in un regime di sostenibilità economica e ambientale;
- gli scali saranno accessibili dal territorio ed efficacemente interconnessi con le altre modalità di trasporto;
- la qualità dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale sarà implementata e resa rispondente alle accresciute esigenze del mercato.

B) Indicazione degli obiettivi di breve, medio o lungo periodo perseguiti con l'intervento normativo

Gli obiettivi da raggiungere mediante l'intervento regolatorio in argomento sono:

- provvedere, ai fini della razionalizzazione e dello sviluppo del settore aeroportuale, all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, in attuazione dell'articolo 698 del codice della navigazione;
- fornire alle varie componenti istituzionali e operative nell'ambito del settore aeroportuale un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR

Il grado di raggiungimento degli obiettivi è correlato ai diversi interventi e alle molteplici fasi di attuazione degli stessi previsti nel provvedimento.

Con riferimento all'individuazione della rete nazionale aeroportuale, ai fini dello sviluppo integrato della stessa e ai fini di poter disporre di uno strumento di governance del settore, il comma 8 stabilisce che, ove dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, risulti la mancanza del possesso delle condizioni previste per il riconoscimento dell'interesse nazionale, di cui al comma 4, i gestori degli aeroporti presentato, nel termine di ulteriori tre mesi, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio. A tal riguardo, i commi 10 e 11 prevedono che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'ENAC provvede alla verifica relative alla

realizzazione e al mantenimento delle citate condizioni di cui ai commi 4 e 7 anche ai fini della revisione con successivo provvedimento della rete di interesse nazionale, vagliando - in caso di mancata realizzazione - se le cause sono imputabili o meno alla responsabilità dei gestori, ai fini della conseguente cessazione dell'interesse nazionale. Prevedono altresì, che gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio civile statale e le relative pertinenze, sono trasferiti alle regioni ai sensi degli artt. 3 e 5 del d. lgs 85/2010, precisando che per le regioni a statuto speciale e per le regioni autonome il medesimo trasferimento viene attuato in conformità alle previsioni degli statuti speciali e delle relative norme di attuazione e specificando altresì che con i provvedimenti di trasferimento viene disciplinato il regime finanziario dei servizi.

D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio

Destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio in argomento sono:

- le società di gestione aeroportuali che sono società per azioni con capitale o pubblico, detenuto generalmente da Regioni, Comuni, Province, Camere di Commercio, o misto pubblico-privato o privato, chiamate ad attuare percorsi di riorganizzazione aziendale, commerciale e di risanamento economico-finanziario;
- le Regioni di cui, ai sensi dell'art. 698 del Codice della navigazione, occorre acquisire l'intesa ai fini dell'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale;
- il Ministero delle Infrastrutture competente a vigilare sull'attuazione del provvedimento e a promuovere le intese con le altre Amministrazioni coinvolte per le azioni di comune interesse;
- l'ENAC deputato a collaborare con il MIT in una pluralità di interventi ai fini dell'attuazione del provvedimento.

SEZIONE 2.

PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

Nell'elaborazione del provvedimento sono stati coinvolti, a vario titolo, i principali soggetti interessati:

- le Regioni hanno partecipato ad un Tavolo istituito presso il Ministero, nell'ambito del quale sono state affrontate le principali problematiche del settore aeroportuale;
- l'ENAC ha partecipato con le strutture del MIT ai lavori preparatori;
- le associazioni di categoria rappresentative dei gestori aeroportuali (Assoaeroporti) e dei lavoratori [Associazioni Confederate: Assaereo, Assocontrol, Assohandlers, Assocatering, Confetra, Filt Cgil, Filt Cisl, Ultrasporti, Ugl T.A.; Associazioni non Confederate: Anpac, Avia, Anpav, ATM-PP, Cub Trasporti, USB lavoro privato, Fast Confsal] hanno partecipato ad un Tavolo di confronto presso il Ministero sulle varie questioni del settore.

SEZIONE 3

VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE (OPZIONE ZERO)

L'adozione dell'opzione zero comporterebbe la mancata attuazione delle previsioni contenute nell'art. 698 del Codice della navigazione circa l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. Ciò comporterebbe l'impossibilità di disporre di un quadro di programmazione nazionale delle esigenze complessive del settore, con la connessa razionalizzazione delle infrastrutture aeroportuali e dei relativi servizi. La permanenza dell'assenza di uno strumento di governance del settore rivolto ad orientare le scelte degli operatori per affrontare le sfide sopra specificate derivanti dai principali mutamenti in atto in ambito internazionale ed europeo lascerebbe le strutture aeroportuali del Paese prive dei necessari interventi di sviluppo e razionalizzazione in un quadro programmatico d'insieme per essere in grado di affrontare gli scenari prefigurati per i prossimi anni, che comporteranno l'esigenza di soddisfare un notevole incremento della domanda di traffico, soprattutto internazionale, e di risolvere carenze di capacità degli aeroporti e qualità dei servizi connessi che, se permanessero, si risolverebbero in danni ingenti per l'intera economia del Paese, per il rischio, a causa delle stesse, di rimanere fuori dalle nuove rotte di traffico mondiali. A ciò è da aggiungersi che la mancanza della predetta governance determinerebbe situazioni influenzate da localismi territoriali che hanno portato spesso ad investimenti non produttivi, con conseguente dispendio di fondi pubblici e generato difficoltà gestionali che tuttora pesano sui bilanci pubblici, risultando la proprietà azionaria di buona parte delle società di gestione degli aeroporti in capo a Regioni, Camere di commercio, Province e Comuni. Tali difficoltà sono riscontrabili nei bilanci e nelle situazioni patrimoniali delle medesime società.

SEZIONE 4

OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO

Ai fini dell'elaborazione dell'intervento regolatorio in esame, sono stati presi in considerazione la proposta presentata in materia dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (marzo 2012) e l'Atto di Indirizzo per l'adozione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale adottato (dicembre 2012) dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti pro tempore.

Nella sostanza, la proposta ENAC individuava la rete di interesse nazionale e le strategie di sviluppo infrastrutturale della stessa. In particolare, detta rete risultava costituita da n. 42 aeroporti, quali nodi essenziali per le competenze esclusive dello Stato, distinti in aeroporti principali (n. 24 di cui n. 16 strategici e n. 8 primari) e aeroporti di servizio (n. 18). Per gli aeroporti di interesse regionale o locale, non identificati in tale rete, la proposta prevedeva la possibilità di trasferimento ai sensi del decreto legislativo n. 85/2010 sul federalismo demaniale. In ordine alle strategie di sviluppo infrastrutturale, la medesima proposta contemplava la realizzazione di 2 nuovi aeroporti (Grazzanise come principale scalo del bacino campano in cui trasferire a medio termine il traffico dello scalo di Napoli Capodichino), e l'aeroporto di Viterbo come terzo scalo del sistema Laziale in cui era previsto e medio termine il trasferimento del traffico dello scalo di Ciampino. Per quanto concerne, poi, le opere prioritarie di potenziamento e miglioramento degli aeroporti, la proposta in parola conteneva indirizzi per l'orientamento degli investimenti prioritariamente verso gli aeroporti principali con funzione strategica, ed in particolare per la realizzazione dei collegamenti rivolti ad assicurare l'accessibilità ai 3 gate intercontinentali (Milano, Roma e Venezia) sia viari che ferroviari ad alta velocità.

Relativamente, poi, al predetto Atto di indirizzo, si evidenzia che detto Atto prevedeva:

1. l'individuazione di n. 31 aeroporti di interesse nazionale (ivi compreso l'aeroporto di Salerno, qualora utilizzato per la delocalizzazione dell'aeroporto di Napoli);
2. la sottrazione al traffico commerciale dei restanti aeroporti, salvo l'inserimento in una rete aeroportuale con ruolo di specializzazione o l'interesse delle Regioni di pertinenza a mantenerli in operatività con totale spesa a loro carico;
3. l'esclusione della realizzazione di nuovi aeroporti, laddove fosse possibile utilizzare strutture già esistenti con capacità da potenziare;
4. la razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale, nonché misure di risanamento economico-gestionale e misure di semplificazione delle procedure.

L'intervento in esame presenta alcuni elementi di comunanza con la suindicata proposta ENAC e con il precedente Atto di indirizzo, differenziandosi però da entrambi. Infatti, essa si fonda su un diverso impianto nell'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale.

Partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale (Nord Ovest, Nord Est, Centro Nord, Centro Italia, Campania, Mediterraneo/Adriatico, Calabria, Sicilia orientale, Sicilia occidentale e Sardegna), la nuova proposta giunge a disegnare la rete aeroportuale del Paese articolata in n. 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui n. 12 di particolare rilevanza strategica.

Detti aeroporti, ad esclusione degli 12 di particolare rilevanza strategica, saranno considerati di interesse nazionale purché realizzino contestualmente due condizioni chiave:

1. specializzazione di ruolo funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;
2. raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, in un arco temporale ragionevole (almeno su un triennio), nonché adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Tale impianto è strumentale ad un efficientamento dell'intero sistema, in quanto per far parte della rete nazionale gli aeroporti dovranno intraprendere un percorso di strategie di alleanze di sistema e di rete con specializzazione di ruolo, nonché di risanamento aziendale, in un'ottica di gestione imprenditoriale.

SEZIONE 5

Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI

A) Vantaggi e svantaggi dell'opzione prescelta per i destinatari diretti e indiretti a breve e a medio-lungo termine adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sulla organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti di informazioni

Non si ravvisano svantaggi nell'adozione dell'intervento regolatorio in questione. I vantaggi, invece, sono molteplici.

I gestori aeroportuali potranno intraprendere azioni di riorganizzazione strutturale e aziendale, nonché di risanamento economico-finanziario, con il beneficio di vedersi riconosciuto l'interesse nazionale nella rete aeroportuale del Paese e di essere in grado di

rispondere al previsto aumento della domanda di traffico, con risparmio di spesa ed eliminazione di sprechi e diseconomie.

B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese

Le PMI nell'ambito delle gestioni aeroportuali potranno beneficiare del riconoscimento dell'interesse nazionale purché realizzino le condizioni di specializzazione di ruolo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, nonché di adeguati indici di solvibilità patrimoniale. In tal senso, il rilievo dato alle stesse è pari a quello degli aeroporti di maggiori dimensioni, nell'ottica di una visione integrata della rete aeroportuale nazionale, in cui ciascun aeroporto dovrà rivestire un ruolo funzionale al sistema di bacino territoriale in cui risulta inserito. Particolare attenzione è stata posta anche alle esigenze delle gestioni che, pur di ridotte dimensioni, garantiscono la continuità territoriale per l'interesse nazionale delle quali non sono richieste le predette condizioni per il riconoscimento dell'interesse nazionale.

C) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese

Nessun onere è previsto a carico dei cittadini che, invece, beneficeranno degli effetti positivi derivanti dalla riorganizzazione delle strutture e dei servizi.

Oneri informativi, invece, sono previsti a carico dei gestori aeroportuali che, in base a quanto previsto dall'articolo 1 comma 8 dello schema di DPR in esame, nel caso in cui dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risulti la mancanza del possesso delle condizioni richieste per il riconoscimento dell'interesse nazionale, di cui al comma 4, dovranno, appunto, presentare nel termine di ulteriori tre mesi, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio di cui comunque occorre tener conto per l'attuazione (misure di politica economica ed aspetti economici e finanziari suscettibili di incidere in modo significativo sull'attuazione dell'opzione regolatoria prescelta; disponibilità di adeguate risorse amministrative e gestionali; tecnologie utilizzabili, situazioni ambientali e aspetti socio-culturali da considerare per quanto concerne l'attuazione della norma prescelta, ecc.)

Gli effetti dell'intervento regolatorio in esame sono condizionati:

- dalle prospettive di crescita del traffico aereo sia passeggeri che merci;
- dalla necessità di sviluppo territoriale e di incremento dell'accessibilità e intermodalità;
- dall'efficienza degli investimenti pubblici nel settore;
- dagli specifici bisogni delle aree insulari e periferiche per le quali occorre, comunque, garantire la continuità territoriale.

Per gli aspetti connessi alle misure di politica economica e finanziaria, saranno presi a riferimento i contenuti del documento di economia e finanze 2014-2016 e i successivi aggiornamenti.

SEZIONE 6

INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E DELLA COMPETITIVITÀ DEL PAESE

L'intervento in parola è in linea con la normativa e gli orientamenti europei in materia di concorrenza del mercato.

In particolare, detto intervento muove dal presupposto che le gestioni aeroportuali sono attività economiche rivolte a fornire beni e servizi e che, in quanto tali, devono essere realizzate in un'ottica imprenditoriale, in linea con quanto previsto dai nuovi Orientamenti europei in materia di aeroporti e compagnie aeree.

SEZIONE 7

MODALITÀ ATTUATIVE DELL'INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio

I soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio sono:

- Il Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti chiamato a vigilare su tale attuazione e a promuovere le intese con le altre Amministrazioni per le azioni di comune interesse;
- le Regioni competenti ad esprimere l'intesa sui contenuti del provvedimento;
- i gestori aeroportuali tenuti a realizzare percorsi di riorganizzazione strutturale, aziendale ed economico finanziario;
- L'ENAC competente, insieme con le strutture ministeriali, alla verifica della mancanza delle condizioni richieste, ai sensi del comma 4, ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli aeroporti.

B) Azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento

L'intervento sarà pubblicato sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in modo da darne ampia diffusione ed accessibilità a tutti gli interessati.

C) Strumenti e modalità per il controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio

Il controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio è affidato al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti competente a vigilare sull'attuazione del provvedimento e a promuovere le intese a ciò finalizzate con le altre Amministrazioni interessate. In particolare, le strutture del MIT sono competenti a verificare, insieme con l'ENAC, alla verifica della mancanza delle condizioni richieste, ai sensi del comma 4, ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli aeroporti. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'ENAC provvede, ai sensi del comma 10, alla verifica relative

alla realizzazione e al mantenimento delle citate condizioni di cui ai commi 4 e 7 anche ai fini della revisione con successivo provvedimento della rete di interesse nazionale, vagliando - in caso di mancata realizzazione - se le cause sono imputabili o meno alla responsabilità dei gestori, ai fini della conseguente cessazione dell'interesse nazionale.

Al comma 9 è, altresì, prevista una clausola transitoria in base alla quale, in sede di prima applicazione del decreto, i gestori degli aeroporti allo stato non inseriti tra gli scali di interesse nazionale, elencati al comma 1, possono presentare tassativamente entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni richieste per l'interesse nazionale (di cui al comma 4) o delle condizioni richieste per la continuità territoriale (di cui al comma 7). Conseguentemente gli aeroporti così individuati, previa verifica della sussistenza di tali condizioni, sono riconosciuti aeroporti di interesse nazionale mediante la stessa procedura di cui all'art. 698 del codice della navigazione.

D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio

Come previsto dall'art. 1, comma 10, dello schema di DPR in esame, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'ENAC provvede alla verifica relative alla realizzazione e al mantenimento delle citate condizioni di cui ai commi 4 e 7 anche ai fini della revisione con successivo provvedimento della rete di interesse nazionale, vagliando - in caso di mancata realizzazione - se le cause sono imputabili o meno alla responsabilità dei gestori, ai fini della conseguente cessazione dell'interesse nazionale. Ai sensi del comma 11, il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti vigila sull'attuazione di quanto previsto dal presente decreto e promuove a tal fine in ordine agli interventi di comune interesse le intese con le altre Amministrazioni e gli Enti competenti.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR

Gli aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio riguarderanno la realizzazione delle condizioni previste nei provvedimenti per il riconoscimento dell'interesse nazionale degli aeroporti.