

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente schema normativo è stato predisposto ai sensi della legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee "Legge comunitaria 2009", che delega il Governo ad adottare decreti legislativi di attuazione delle direttive comprese nell'allegato B alla legge medesima.

Per il recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, inserita nel predetto allegato B, la "Legge comunitaria 2009" individua, all'articolo 39, i principi e i criteri direttivi della delega legislativa.

Prima di procedere all'illustrazione dello schema di recepimento della citata direttiva, si ritiene opportuno fare un breve excursus della normativa che disciplina il settore de quo:

- con la legge 5 maggio 1976, n. 324, sono stati determinati i diritti di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili e di imbarco per i passeggeri;
- l'articolo 11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248 (cd legge sui requisiti di sistema) prevede che la misura dei diritti aeroportuali sia determinata, sulla base dei criteri stabiliti dal CIPE, con decreti trasporti/economia. Nei predetti decreti è fissata, altresì, la variazione annuale massima applicabile ai diritti aeroportuali (tenuto conto di fattori quali l'inflazione programmata, l'obiettivo di recupero della produttività, gli ammortamenti dei nuovi investimenti e la remunerazione del capitale investito) che sono stabiliti nei contratti di programma, che l'Enac sottoscrive con i gestori, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

I contratti di programma sono lo strumento attraverso il quale concedente e concessionario fissano:

- 1) piano di ammodernamento ed ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da realizzare nel quadriennio di vigenza dell'atto contrattuale;
- 2) gli obiettivi annuali di qualità, di tutela ambientale e di efficientamento che sono imposti al gestore;

- 3) la dinamica tariffaria che nel periodo oggetto del contratto assicura al concessionario l'integrale copertura dei costi sostenuti e la giusta remunerazione del capitale investito.

La puntuale applicazione delle norme sopra esposte comporta inevitabilmente tempi eccessivamente lunghi per l'approvazione del contratto di programma:

- a) pre-esame Ministero delle infrastrutture e dei trasporti/Ministero economia e finanze. Istruttoria Enac;
- b) tempi di attesa per iscrizione all'odg del NARS e del CIPE;
- c) tempi di attesa per pubblicazione delibera CIPE approvativa;
- d) emanazione decreto interministeriale MIT/MEF.

Attualmente sono stati approvati i soli contratti di programma relativi agli aeroporti di Bari, Brindisi, Pisa, Bologna e Napoli (quello di Palermo è all'esame del Cipe). Per gli altri aeroporti, viene emanato annualmente un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al fine dell'aggiornamento dei diritti aeroportuali all'indice Istat.

Infine, il decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102 ha previsto, all'articolo 17, comma 34 bis, che l'Enac possa stipulare contratti di programma con i gestori degli aeroporti con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri in deroga alla vigente normativa:” *introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto*” In tali casi il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

A tale riguardo, si fa presente che è conclusa l'istruttoria afferente al contratto di programma per gli aeroporti di Milano e sono in fase di definizione quelli per gli aeroporti di Roma e Venezia.

Da quanto esposto, si evince la necessità di una rivisitazione della disciplina de qua alla luce delle sopravvenute norme comunitarie e, pertanto, l'attuazione nell'ordinamento nazionale della citata direttiva offre la possibilità di operare un riordino organico della normativa in materia nonché di individuare l'autorità preposta alla vigilanza ed al controllo dell'applicazione della stessa.

^^^^^^^^

Si illustrano, di seguito, i quattordici articoli che compongono lo schema normativo in esame:

Articolo 1:

si fissa la linea di demarcazione fra gli aeroporti aperti al traffico commerciale con soglia di traffico superiore ai cinque milioni di movimenti passeggeri e quelli con soglia inferiore a tale parametro.

Gli aeroporti con un volume di traffico inferiore ai cinque milioni di movimenti passeggeri sono sottoposti ad un regime di vigilanza da parte dell'Autorità nazionale, che ha il compito predisporre i modelli tariffari a cui devono aderire i gestori nonché di controllare affinché i predetti diritti siano applicati secondo gli stessi principi stabiliti, all'articolo 10, per gli aeroporti con volume di traffico superiore alla soglia dei cinque milioni di movimenti passeggeri:

- a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
- b) consultazione degli utenti aeroportuali;
- c) non discriminazione;
- d) allineamento con la media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche di traffico.

I principi ed i criteri di delega per il recepimento della direttiva, da applicarsi agli aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri, al fine di velocizzare e snellire l'attuale iter procedurale per la determinazione dei diritti aeroportuali, sono così riassumibili :

- a) i sistemi di tariffazione, nell'ottica dell'efficientamento, devono essere orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza nonché, nell'ambito di una crescita bilanciata della capacità aeroportuale, all'incentivazione degli investimenti correlati all'innovazione tecnologica e sicurezza dello scalo ed alla qualità dei servizi;
- b) principio di trasparenza;
- c) principio di consultazione tra gestore e vettori. Tale principio si applica sia per la determinazione delle tariffe che per le nuove infrastrutture.
- d) previsione di nuove regole per la fissazione dei regimi tariffari, anche, in revisione della disciplina di cui al decreto-legge n. 203/2005.

Si prevede, inoltre, che l'Autorità predisponesse i modelli tariffari che il gestore adotta, dandone comunicazione a quest'ultima.

Se dopo sessanta giorni dalla comunicazione, l'Autorità non si esprime, il regime tariffario scelto è considerato approvato.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei dati Eurostat, provvede a pubblicare l'elenco degli aeroporti soggetti alla disciplina del presente decreto.

Al comma 6, sono elencate le tipologie di diritti aeroportuali ai quali non si applica la nuova normativa:

- a) diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta di terminale, di cui al regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea;
- b) diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 2006, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità;
- c) diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006.

Articolo 2:

l'articolo, per una miglior comprensione del testo normativo, reca le definizioni di aeroporto, gestore aeroportuale, utente dell'aeroporto, diritti aeroportuali e rete aeroportuale.

Articolo 3:

considerato che l'Enac attualmente, in applicazione della normativa vigente:

- ❖ svolge attività istruttoria e di regolazione in materia di tariffe, tasse e diritti aeroportuali;
- ❖ definisce e controlla i parametri di qualità dei servizi aeroportuali;
- ❖ regola, esamina e valuta i programmi di interventi e i piani di investimento aeroportuale;
- ❖ è l'unico soggetto garante dell'uniforme applicazione delle norme in materia di trasporto aereo;

il legislatore ha ritenuto, laddove si individuano i criteri di delega per il recepimento della direttiva, di designare il citato Ente quale autorità nazionale di vigilanza, in aderenza all'articolo 11 della direttiva medesima.

A tal fine è prevista l'istituzione di un'apposita struttura nell'ambito dell'Enac, la "Direzione diritti aeroportuali". con dotazione organica da reperirsi nell'ambito del personale in servizio presso l'Ente.

L'attribuzione di tale nuovo ruolo comporterà l'implementazione di ulteriori funzioni in capo all'ente che svolgerà compiti di regolazione economica, mediante l'approvazione dei sistemi di tariffazione e dell'ammontare dei diritti, inclusi i metodi di tariffazione pluriennale.

Per far fronte a queste competenze aggiuntive, derivanti dall'assunzione del nuovo ruolo si prevede, altresì, l'istituzione di un meccanismo di finanziamento, ai

sensi dell'art. 11, comma 5, della direttiva, finalizzato a coprire i costi diretti ed indiretti di funzionamento della struttura preposta allo svolgimento delle predette attività, attraverso l'imposizione di diritti a carico dei gestori e dei vettori, al fine di non avere riverberi negativi sulla finanza pubblica.

La corresponsione all'Enac di tali diritti avviene alle scadenze e con le modalità previste per il versamento dei canoni concessori.

Al fine di corrispondere ai principi di indipendenza, imparzialità ed autonomia che la direttiva attribuisce all'Autorità, sono stati individuate, ai commi 2 e 3, puntuali e rigide regole amministrative e contabili che ne assicurano l'autonomia dall'Enac.

Articolo 4:

l'articolo prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si procede all'individuazione delle reti aeroportuali, laddove per rete aeroportuale s'intende un gruppo di aeroporti gestiti dallo stesso gestore, sul territorio nazionale. L'articolo prevede, altresì, che previa autorizzazione dell'Autorità di vigilanza, il gestore possa applicare un sistema di tariffazione unico per tutti gli aeroporti facenti parte di una stessa rete o per quelli che servono una stessa città o agglomerato urbano.

Articolo 5:

l'articolo prescrive che le tariffe non siano discriminatorie, fatta salva la potestà dell'Autorità di vigilanza di operare una rimodulazione dei diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compreso quello ambientale.

Articolo 5 bis

L'articolo prevede che l'Autorità di vigilanza verifichi il grado di concorrenza fra gli aeroporti nazionali con soglia superiore ai cinque milioni di passeggeri, fissando, quindi, delle linee guida sulla verifica dello stato di concorrenza.

Articolo 6

l'articolo tratta delle procedure per l'applicazione del nuovo sistema dei diritti aeroportuali, per la determinazione del loro ammontare e per l'individuazione dei livelli di qualità del servizio offerto in aeroporto.

L'Autorità di vigilanza dispone che si svolgano consultazioni obbligatorie, almeno annuali, fra gestore ed utenti dell'aeroporto e, che, nel caso di accordi pluriennali, sia fissata nell'ambito degli stessi, la cadenza delle consultazioni medesime.

Nell'ambito delle consultazioni sono discusse e concordate, fra gestore ed utenti dell'aeroporto, le modifiche tariffarie secondo la seguente procedura:

- 1) il gestore sottopone agli utenti dell'aeroporto la proposta motivata di modifica del sistema tariffario o dell'ammontare dei diritti aeroportuali, non oltre quattro mesi dalla data prevista per l'entrata in vigore delle modifiche stesse;
- 2) il gestore programma specifiche consultazioni con gli utenti e decide sulle modifiche da adottarsi, previa valutazione delle posizioni rappresentate dagli utenti;
- 3) il gestore pubblica la sua decisione entro e non oltre due mesi dall'entrata in vigore della medesima.

In caso di mancato accordo fra gestore ed utenti, è prevista la possibilità di presentare reclamo all'Autorità di vigilanza, che, in caso di impossibilità a pronunciarsi sul reclamo entro il termine di quattro settimane, adotta una decisione provvisoria, salvo pronunciarsi definitivamente non oltre quattro mesi o, al massimo, entro sei mesi, in casi particolarmente complessi.

E' previsto, altresì, il ricorso al giudice amministrativo avverso le decisioni dell'Autorità di vigilanza.

Articolo 7 :

l'articolo elenca la serie di informazioni minime che il gestore aeroportuale deve fornire, su disposizione dell'Autorità di vigilanza, agli utenti dell'aeroporto o ai loro rappresentanti, allorché si procede alle consultazioni, previste dal precedente articolo 6, finalizzate alla fissazione dell'ammontare dei diritti aeroportuali o alle modifiche del sistema per la determinazione degli stessi.

Parimenti, gli utenti dell'aeroporto sono tenuti a comunicare al gestore le previsioni di traffico, le proprie esigenze e la composizione e l'utilizzo previsto dalla loro flotta aerea.

Articolo 8:

nell'articolo si fa riferimento agli accordi che sono tenuti a stipulare gestore e utenti dell'aeroporto per stabilire i livelli qualitativi dei servizi aeroportuali in rapporto ai diritti aeroportuali pagati.

Articolo 9:

l'articolo prevede che l'Autorità di vigilanza possa autorizzare il gestore ad erogare servizi aggiuntivi e speciali, dedicando agli stessi terminali o parti di terminali al fine di fornire servizi personalizzati.

Ovviamente, i diritti aeroportuali possono essere rimodulati in relazione ai servizi speciali erogati, sempre, però, nel rispetto dei principi di trasparenza, non discriminazione e giusta motivazione.

In caso di

Articolo 10:

nell'articolo sono elencati i principi di:

- a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
- b) consultazione degli utenti aeroportuali;
- c) non discriminazione;
- d) allineamento con la media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche di traffico

ai quali ci si deve conformare nel determinare la misura dei diritti aeroportuali sia per gli aeroporti con soglia di traffico superiore ai cinque milioni di movimenti passeggeri che per quelli con soglia inferiore a tale limite.

Spetta all'Autorità di vigilanza il controllo sul rispetto dei predetti principi allorché si fissa l'entità dei diritti aeroportuali dovuti al gestore.

L'articolo prevede, inoltre, in capo all'Autorità la potestà di sospendere il nuovo regime tariffario allorché valuti che lo stesso sia stato perfezionato in carenza di uno o più requisiti richiesti, quali il rispetto delle linee guida in materia di politica tariffaria di settore, il procedimento di consultazione, l'allineamento con la media europea dei diritti aeroportuali praticati negli scali con tipologie di traffico analoghe, l'applicazione dei principi di aderenza ai costi, trasparenza, pertinenza e ragionevolezza.

Nel periodo di vacanza del regime sospeso, è previsto il ripristino del precedente livello tariffario.

Al comma 2 è illustrata la puntuale procedura che segue l'Autorità di vigilanza per la contestazione al gestore aeroportuale delle violazioni rilevate.

L'Autorità comunica per scritto al gestore i rilievi in ordine alla procedura seguita per la fissazione del nuovo regime tariffario, assegnandogli il termine di trenta giorni per adeguarsi ai principi prescritti.

Il gestore, a sua volta, può produrre le proprie controdeduzioni entro sette giorni dal ricevimento della comunicazione.

L'Autorità, allorché valuti che sono state superate le criticità che hanno comportato il provvedimento di sospensione del nuovo regime tariffario, ne dà comunicazione ai soggetti interessati.

In caso di inerzia da parte del gestore, l'Autorità assume direttamente i provvedimenti atti a sanare la situazione.

Articolo 11:

l'articolo afferisce agli aeroporti militari aperti al traffico civile, nei quali l'Aeronautica militare fornisce servizi e infrastrutture agli utenti aeroportuali.

Nel caso di specie, al fine del riconoscimento dei costi sostenuti dall'Aeronautica, è prevista la stipula di un'apposita convenzione fra quest'ultima ed il gestore.

Articolo 12:

l'articolo prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su istruttoria dell'Autorità di vigilanza, predisponesse una relazione annuale sullo stato di attuazione delle disposizioni di cui al presente decreto e della normativa comunitaria di settore.

Articolo 13 :

con l'articolo si dispone che il passaggio al nuovo sistema tariffario, in caso di vigenza del contratto di programma, possa avvenire alla scadenza del contratto medesimo.

Articolo 14:

l'articolo reca la clausola d'invarianza finanziaria, prevedendo la non sussistenza di oneri a carico della finanza pubblica nonché l'adempimento delle funzioni previste dal presente provvedimento in capo all'Autorità nazionale, con l'utilizzo del personale già in servizio presso l'Enac.

RELAZIONE TECNICO-FINANZIARIA

(redatta in conformità alla circolare del Ministero dell'economia e delle finanze del 13 settembre 2010, n. 32)

Il presente schema normativo è stato predisposto ai sensi della legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee "Legge comunitaria 2009", che delega il Governo ad adottare decreti legislativi di attuazione delle direttive comprese nell'allegato B della legge medesima.

Per il recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, inserita nel predetto allegato B, la "Legge comunitaria 2009" individua, all'articolo 39, i principi e i criteri direttivi della delega legislativa.

Lo schema in esame detta la disciplina per la determinazione dei diritti aeroportuali degli aeroporti aperti al traffico commerciale, con soglia di traffico superiore ai cinque milioni di movimenti passeggeri, nonché per quelli con un volume di traffico inferiore ai cinque milioni di movimenti passeggeri.

E' prevista la sottoposizione alla vigilanza dell'Autorità nazionale, che ha il compito di predisporre i modelli tariffari da adottare e di controllare che i diritti siano applicati secondo i seguenti principi:

- a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
- b) consultazione degli utenti aeroportuali;
- c) non discriminazione;
- d) allineamento con la media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche di traffico.

I principi ed i criteri di delega per il recepimento della direttiva sono così riassumibili :

- a) i sistemi di tariffazione, nell'ottica dell'efficientamento, devono essere orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza nonché, nell'ambito di una crescita bilanciata della capacità aeroportuale, all'incentivazione degli investimenti correlati all'innovazione tecnologica e sicurezza dello scalo ed alla qualità dei servizi;
- b) principio di trasparenza;



- c) principio di consultazione tra gestore e vettori. Tale principio si applica sia per la determinazione delle tariffe che per le nuove infrastrutture.
- d) previsione di nuove regole per la fissazione dei regimi tariffari, anche, in revisione della disciplina di cui al decreto-legge n. 203/2005.

Sono escluse dalla nuova disciplina le sottoelencate tipologie di diritti aeroportuali :

- a) diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta di terminale, di cui al regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea;
- b) diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 2006, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità;
- c) diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006.

L'istituenda Autorità nazionale di vigilanza verifica l'effettiva o potenziale concorrenza tra gli aeroporti, sulla base di apposite linee guida che:

- fissano i criteri di definizione del grado di concorrenza;
- definiscono metodologie di misurazione del grado di concorrenza;
- stabiliscono la disciplina di determinazione delle tariffe;
- definiscono adempimenti e procedure;
- individuano i modelli tariffari;
- individuano le condotte potenzialmente anti-competitive.

Spetta alla citata Autorità, per gli aeroporti che risultino in una situazione di effettiva concorrenza, l'approvazione dei sistemi di tariffazione e dell'ammontare dei diritti aeroportuali fissati in ottemperanza ai principi stabiliti dalla direttiva 2009/12/CE, nonché il controllo sugli stessi.

Per gli aeroporti, per i quali non sia riscontrata un'effettiva concorrenza, è prevista l'applicazione del regime attualmente in vigore.

Considerato che l'Enac attualmente, in applicazione della normativa vigente:

- ❖ svolge attività istruttoria e di regolazione in materia di tariffe, tasse e diritti aeroportuali;
- ❖ definisce e controlla i parametri di qualità dei servizi aeroportuali;
- ❖ regola, esamina e valuta i programmi di interventi e i piani di investimento aeroportuale;
- ❖ è l'unico soggetto garante dell'uniforme applicazione delle norme in materia di trasporto aereo;



il legislatore ha ritenuto, laddove si individuano i criteri di delega per il recepimento della direttiva, di designare il citato Ente quale autorità nazionale di vigilanza, in aderenza all'articolo 11 della direttiva medesima.

La predetta Autorità provvede ai nuovi compiti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, utilizzando, per lo svolgimento delle sue funzioni esclusivamente personale già in servizio presso la direzione centrale sviluppo economico dell'Enac.

Le risorse per le spese di funzionamento della citata Autorità, conformemente a quanto previsto dalla direttiva che si recepisce e ai principi di delega legislativa, sono reperite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa istruttoria dell'Enac, che fissa la misura dei diritti aeroportuali a carico degli utenti dell'aeroporto e dei gestori finalizzata a finanziare i predetti costi.

La corresponsione di tali diritti avviene alle scadenze e con le modalità previste per il versamento dei canoni concessori.

Da quanto esposto, si evince chiaramente l'insussistenza di nuovi oneri a carico della finanza pubblica come espressamente rappresentato con la clausola di neutralità finanziaria di cui all'articolo 15 dello schema normativo in esame.

Infatti, i costi per il personale, le strutture e le attrezzature attualmente gravanti sul bilancio dell'Enac, transiteranno su quello dell'istituenda struttura e saranno, quindi, a carico degli utenti dell'aeroporto in forza del richiamato meccanismo di finanziamento.

Infatti, visto che l'art.3 dello schema normativo in esame prevede:

- comma 4 - la Direzione diritti aeroportuali è costituita da un dirigente e da un massimo di dodici esperti in materia giuridico - economica nonché da cinque unità di personale tecnico amministrativo inquadrati rispettivamente nel ruolo dirigenziale, professionale e tecnico amministrativo del vigente contratto di lavoro ENAC.”
- comma 5 - in sede di prima applicazione, il Direttore generale dell'ENAC provvede all'individuazione del personale, di cui al comma 4, che mantiene il trattamento giuridico ed economico vigente all'entrata in vigore del presente decreto, nell'ambito della Direzione Centrale sviluppo economico”;

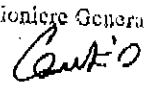
e considerato che, allo stato, sulla base del vigente CCNL del personale ENAC, il costo annuo complessivo necessario per l'intera Direzione è stimabile in circa euro 2.400.000,00 e tenuto conto di un traffico passeggeri stimabile, in via prudenziale, in 140.000.000 di pax per il 2011, si ritiene di potere indicare in circa euro 0,0171 a passeggero l'incremento dei costi a carico dell'utenza.



Per gli aeroporti militari aperti al traffico civile, la definizione dei diritti è effettuata sulla base di apposita convenzione con il gestore aeroportuale, tenendo conto dei costi delle infrastrutture e dei servizi forniti.

Viene fatta salva la misura dei diritti aeroportuali stabilita nei contratti di programma già stipulati, prevedendo che la determinazione secondo le nuove modalità avverrà alla scadenza dei contratti medesimi.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito

POSITIVO NEGATIVO
 Il Ragioniere Generale dello Stato


08 LUG. 2011



ANALISI TECNICO NORMATIVA (A.T.N.)
(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

***Amministrazioni proponenti: Dipartimento delle politiche comunitarie
e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:***

Titolo: DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/12/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DELL'11 MARZO 2009 CONCERNENTE I DIRITTI AEROPORTUALI.

Referente:

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Il presente schema normativo è stato predisposto ai sensi della legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee "Legge comunitaria 2009", che delega il Governo ad adottare decreti legislativi di attuazione delle direttive comprese nell'allegato B alla legge medesima.

Per il recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali, inserita nel predetto allegato B, la "Legge comunitaria 2009" individua, all'articolo 39, i principi e i criteri direttivi della delega legislativa.

La ratio della direttiva è quella di stabilire un sistema di determinazione della misura dei diritti aeroportuali frutto di un puntuale confronto fra i due attori principali del contesto aeroportuale: gestore e utente aeroportuali in un regime di libera concorrenza, sotto la vigilanza di un'Autorità super partes, che assicuri l'osservanza e l'aderenza ai principi previsti all'articolo 10 del provvedimento, come, peraltro indicato all'undicesimo considerando.

Infatti, è di determinante importanza l'individuazione di un soggetto unico di riferimento, che sia in grado di assumere le funzioni di regolazione del settore, non solo perché è ciò che viene richiesto dalla direttiva comunitaria, ma anche al fine di superare tutte quelle problematiche legate all'eccessivo frazionamento delle competenze che, a detta di tutti i soggetti coinvolti, le

Amministrazioni statali centrali comprese, non ha consentito il corretto funzionamento del sistema previsto dal decreto-legge n.203/2005.

Il principio di libera concorrenza in conformità con le linee guida governative e la revisione della dinamica tariffaria comporterà un nuovo impulso per l'ammodernamento e la realizzazione di nuove opere infrastrutturali con positive ricadute anche sull'occupazione.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

La normativa vigente, di cui all'articolo 11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248 (cd legge sui requisiti di sistema), prevede che la misura dei diritti aeroportuali sia determinata, sulla base dei criteri stabiliti dal CIPE, con decreti trasporti/economia. Nei predetti decreti è fissata, altresì, la variazione annuale massima applicabile ai diritti aeroportuali (tenuto conto di fattori quali l'inflazione programmata, l'obiettivo di recupero della produttività, gli ammortamenti dei nuovi investimenti e la remunerazione del capitale investito) che sono stabiliti nei contratti di programma, che l'Enac sottoscrive con i gestori, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

I contratti di programma sono lo strumento attraverso il quale concedente e concessionario fissano:

- 1) piano di ammodernamento ed ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da realizzare nel quadriennio di vigenza dell'atto contrattuale;
- 2) gli obiettivi annuali di qualità, di tutela ambientale e di efficientamento che sono imposti al gestore;
- 3) la dinamica tariffaria che nel periodo oggetto del contratto assicura al concessionario l'integrale copertura dei costi sostenuti e la giusta remunerazione del capitale investito.

Attualmente sono stati approvati i soli contratti di programma relativi agli aeroporti di Bari, Brindisi, Pisa, Bologna e Napoli (quello di Palermo è all'esame del Cipe). Per gli altri aeroporti, viene emanato annualmente un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al fine dell'aggiornamento dei diritti aeroportuali all'indice Istat.

Il decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102 ha previsto, all'articolo 17, comma 34 bis, che l'Enac possa stipulare contratti di

programma con i gestori degli aeroporti con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri in deroga alla vigente normativa:” *introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l’intera durata del rapporto*” In tali casi il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

A tale riguardo, si fa presente che è conclusa l’istruttoria afferente al contratto di programma per gli aeroporti di Milano e sono in fase di definizione quelli per gli aeroporti di Roma e Venezia.

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

L’attuazione nell’ordinamento nazionale della direttiva 2009/12 prevede un nuovo sistema tariffario che sostituisce quello previsto dall’articolo 11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248 (cd legge sui requisiti di sistema) nonché l’istituzione di un nuovo soggetto regolatore: l’Autorità nazionale di vigilanza.

4) *Analisi della compatibilità dell’intervento con i principi costituzionali.*

Il provvedimento è stato redatto in attuazione di delega legislativa.

5) *Analisi delle compatibilità dell’intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

Lo schema di provvedimento disciplina le modalità per la determinazione dei diritti aeroportuali, nell’ambito di un regime di libera contrattazione fra gestori aeroportuali e utenti dell’aeroporto. Le disposizioni ivi contenute sono compatibili con l’attuale assetto costituzionale sulla ripartizione delle competenze legislative tra Stato e regioni, tenuto conto che interviene su materie riguardanti le norme di competenza legislativa esclusiva dello Stato.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall’articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

Le disposizioni sono compatibili e rispettano i principi di cui all’articolo 118 della Costituzione, in quanto non prevedono né determinano, 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.*

Il provvedimento non prevede lo strumento della rilegificazione o della delegificazione.

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

Non risultano attualmente in Parlamento altri progetti di legge in materia.

- 9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza, ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.*

Non risultano pendenti giudizi di legittimità costituzionale in materia.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

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

Il provvedimento dà attuazione alla direttiva comunitaria 2009/12, concernente i diritti aeroportuali.

- 11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Le disposizioni comunitarie, di cui alla direttiva 2009/12, avrebbero dovuto essere recepite nell'ordinamento nazionale entro il 15 marzo 2011 e, pertanto, la Commissione europea ha trasmesso una nota di costituzione in mora per il mancato recepimento della direttiva nell'ordinamento nazionale.

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

Il provvedimento è compatibile.

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

Non risultano indicazioni giurisprudenziali né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

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

Non si hanno indicazioni al riguardo.

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.*

Non sono state introdotte nuove definizioni

- 2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.*

E' stata operata la verifica

- 3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Non si è ricorsi a tale tecnica.

- 4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Non risultano tali effetti

- 5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Il testo non introduce norme dagli effetti indicati in titolo.

- 6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Il provvedimento costituisce attuazione della delega di cui alla legge 4 giugno 2010, n. 96, Legge comunitaria 2009.

- 7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

All'articolo 3, comma 6, è prevista l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per stabilire la misura dei diritti aeroportuali a carico degli utenti dell'aeroporto e dei gestori aeroportuali finalizzati al finanziamento dei costi di gestione dell'istituenda Autorità di vigilanza.

- 8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di 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.*

Non è stato necessario ricorrere a particolari banche dati o a riferimenti statistici.

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/12/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DELL'11 MARZO 2009, CONCERNENTE I DIRITTI AEROPORTUALI

Indicazione del referente dell'Amministrazione proponente:

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(all. "A" alla direttiva P.C.M. 11 settembre 2008 - G.U. n. 257 del 2008)

SEZIONE I IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Sintetica descrizione del quadro normativo vigente.

- con la legge 5 maggio 1976, n. 324, sono stati determinati i diritti di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili e di imbarco per i passeggeri;
- l'articolo 11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248 (cd legge sui requisiti di sistema) prevede che la misura dei diritti aeroportuali sia determinata, sulla base dei criteri stabiliti dal CIPE, con decreti trasporti/economia. Nei predetti decreti è fissata, altresì, la variazione annuale massima applicabile ai diritti aeroportuali (tenuto conto di fattori quali l'inflazione programmata, l'obiettivo di recupero della produttività, gli ammortamenti dei nuovi investimenti e la remunerazione del capitale investito) che sono stabiliti nei contratti di programma, che l'Enac sottoscrive con i gestori, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

I contratti di programma sono lo strumento attraverso il quale concedente e concessionario fissano:

- 1) piano di ammodernamento ed ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da realizzare nel quadriennio di vigenza dell'atto contrattuale;
- 2) gli obiettivi annuali di qualità, di tutela ambientale e di efficientamento che sono imposti al gestore;

- 3) la dinamica tariffaria che nel periodo oggetto del contratto assicura al concessionario l'integrale copertura dei costi sostenuti e la giusta remunerazione del capitale investito.

Attualmente sono stati approvati i soli contratti di programma relativi agli aeroporti di Bari, Brindisi, Pisa, Bologna e Napoli (quello di Palermo è all'esame del Cipe). Per gli altri aeroporti, viene emanato annualmente un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al fine dell'aggiornamento dei diritti aeroportuali all'indice Istat.

Il decreto-legge 1 luglio 2009, n. 78 convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102 ha previsto, all'articolo 17, comma 34 bis, che l'Enac possa stipulare contratti di programma con i gestori degli aeroporti con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri in deroga alla vigente normativa: "introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto" In tali casi il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

A tale riguardo, si fa presente che è conclusa l'istruttoria afferente al contratto di programma per gli aeroporti di Milano e sono in fase di definizione quelli per gli aeroporti di Roma e Venezia.

B) *Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa, corredata dalla citazione delle relative fonti di informazione.*

La puntuale applicazione delle norme sopra esposte comporta inevitabilmente tempi eccessivamente lunghi per l'approvazione del contratto di programma:

- a) pre-esame Ministero delle infrastrutture e dei trasporti/Ministero economia e finanze. Istruttoria Enac;
- b) tempi di attesa per iscrizione all'odg del NARS e del CIPE;
- c) tempi di attesa per pubblicazione delibera CIPE approvativa;
- d) emanazione decreto interministeriale MIT/MEF.

E' necessario ed indifferibile, pertanto, risolvere le problematiche legate all'eccessivo frazionamento delle competenze, che a detta di tutti i soggetti interagenti non ha consentito il corretto funzionamento del sistema previsto dal decreto-legge n.203/2005.

Da quanto esposto si evince la necessità di una rivisitazione della disciplina afferente alla determinazione dei diritti aeroportuali alla luce delle sopravvenute norme comunitarie.

L'attuazione nell'ordinamento nazionale della direttiva 2009/12, concernente i diritti aeroportuali, offre la possibilità di operare un riordino organico della normativa in materia nonché di individuare nell'autorità preposta alla vigilanza ed al controllo dell'applicazione della stessa il soggetto unico di riferimento in grado di assumere le funzioni di regolazione del settore.

C) La rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo.

Il mancato aggiornamento dei diritti aeroportuali ha comportato un rallentamento, e in taluni casi, il blocco degli investimenti nelle opere infrastrutturali aeroportuali da parte dei gestori.

Le carenze infrastrutturali nel settore de quo non hanno tardato a ripercuotersi sul livello qualitativo dei servizi offerti agli utenti.

Il ritardo, che gli aeroporti nazionali hanno nel settore infrastrutturale, ha gravi conseguenze di natura sociale ed economica, in quanto li rende meno competitivi rispetto a quelli comunitari ed internazionali.

D) Descrizione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentiranno successivamente di verificarne il grado di raggiungimento.

Con il recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2009/12, si introduce un nuovo sistema di tariffazione in regime di libera concorrenza sotto la vigilanza dell'Autorità, che provvede ad assicurare che la determinazione della misura dei diritti aeroportuali si conformi ai principi di

- a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
- b) consultazione degli utenti aeroportuali;
- c) non discriminazione;
- d) allineamento con la media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche di traffico.

La snellezza delle procedure e l'individuazione di un unico soggetto regolatore del settore darà senz'altro impulso al settore aeroportuale, permettendo l'avvio di nuovi interventi infrastrutturali negli aeroporti con conseguente innalzamento dei livelli qualitativi dei servizi, in regime di libera concorrenza.

Infatti, le nuove disposizioni, nell'introdurre procedure semplificate per l'approvazione della misura dei diritti aeroportuali, assicurano al gestore adeguate garanzie di stabilità tariffaria incentivandolo ad investire in opere di ampliamento ed ammodernamento degli impianti aeroportuali.

Il miglioramento dei livelli qualitativi dei servizi e delle opere infrastrutturali rappresenteranno gli indici di riferimento per la valutazione sul raggiungimento degli scopi primari che il provvedimento si prefigge.

I dati di efficienza sopra indicata avranno come parametro di riferimento le attività aeronautiche svolte sino al 31 dicembre 2010.

E) Indicazione delle categorie di soggetti pubblici e privati destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

- Gestori aeroportuali;
- Utenti dell'aeroporto;
- Enac;
- Utenti.

SEZIONE II PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Il provvedimento è stato oggetto di numerose riunioni presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle quali hanno partecipato i rappresentanti della competente Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo e quelli dell'Enac, che hanno rappresentato le istanze degli operatori di settore. Non si è ravvisata la necessità di ulteriori consultazioni con i soggetti interagenti nel settore aeronautico in quanto la legge delega non lasciava spazi di discrezionalità nell'attività di recepimento della disciplina comunitaria.

SEZIONE III LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO

Il mancato intervento normativo avrebbe comportato il deferimento alla Corte di giustizia. Infatti, è scaduto il 15 marzo 2011 il termine per dare attuazione alla direttiva 2009/12 nell'ordinamento nazionale.

In proposito, è già pervenuta, in data 20 maggio 2011, una nota della Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea, di trasmissione di una lettera di costituzione in mora per il mancato recepimento entro il predetto termine.

SEZIONE IV VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE

Non si ravvisano alternative all'intervento operato.

L'obbligo di dare attuazione alle disposizioni comunitarie entro il 15 marzo 2011 ed i criteri e principi di delega contenuti nella Legge comunitaria 2009 hanno vincolato l'intervento.

SEZIONE V GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

A) *Il metodo di analisi applicato per la misurazione degli effetti.*

Il metodo di analisi è stato applicato nella fase ascendente della direttiva.

B) *Gli svantaggi e i vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio e lungo termine, adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sull'organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni evidenziando i relativi vantaggi collettivi.*

La scelta operata non presenta svantaggi in quanto in quanto comporta una semplificazione delle procedure per la determinazione dei diritti aeroportuali riunendo in un unico soggetto, l'Autorità di vigilanza, tutte le attività sinora attribuite a vari soggetti, con conseguente frammentazione delle competenze e dilatazione dei tempi decisori.

Pertanto, i destinatari dell'intervento normativo, gestori e utenti aeroportuali, possono programmare strategie industriali ed interventi con la certezza dei costi relativi.

Gli interventi, di cui al provvedimento di recepimento, sono stati attuati in ottemperanza dei puntuali criteri della legge delega che prevedono sistemi di tariffazione orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza nonché all'incentivazione degli investimenti correlati all'innovazione tecnologica e sicurezza dello scalo ed alla qualità dei servizi.

C) *La puntuale indicazione degli obblighi informativi (OI) ovvero tutti quegli obblighi che la norma pone a carico dei destinatari diretti e indiretti e che riguardano la raccolta, il mantenimento e la trasmissione di informazioni a terzi o ad autorità pubbliche.*

- L'Autorità di vigilanza pubblica una relazione annuale sull'attività svolta (art. 6, comma 12).
- Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede a trasmettere alla Commissione europea, sulla base dell'istruttoria dell'Autorità di vigilanza, una relazione annuale sullo stato di attuazione delle nuove disposizioni introdotte nell'ordinamento nazionale e della normativa comunitaria di settore (art. 12).

- Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei dati Eurostat, pubblica, ogni anno, nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana e nel sito internet www.mit.gov.it, l'elenco degli aeroporti nazionali che sono disciplinati dalle nuove disposizioni normative, in base alle soglie di traffico passeggeri registrate (art. 1, comma 5).
- L'Autorità di vigilanza ha l'obbligo informativo nei riguardi della Commissione europea e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione all'autorizzazione del gestore di applicare un sistema di tariffazione comune trasparente per gli aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano (art. 4, comma 3).
- Il gestore aeroportuale è tenuto a pubblicare non oltre due mesi prima dell'entrata in vigore delle nuove tariffe, la decisione o raccomandazione presa. (art. 6, comma 5).
- Gli utenti aeroportuali sono tenuti a comunicare al gestore aeroportuale le informazioni riguardanti le previsioni del traffico, quelle relative alla composizione e all'utilizzo previsto della flotta aerea dell'utente dell'aeroporto, le esigenze dell'utente dell'aeroporto nonché i progetti di sviluppo nell'aeroporto.

D) *L'eventuale comparazione con altre scelte esaminate.*

I contenuti e la natura dell'intervento normativo in esame non hanno comportato l'esigenza di effettuare comparazioni con altre opzioni in ragione dei dettagliati e puntuali criteri di delega ai quali ci si è attenuti nell'elaborazione dell'intervento normativo.

E) *Le condizioni e i fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio, di cui comunque occorre tener conto per l'attuazione.*

L'Autorità di vigilanza provvede ai nuovi compiti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, utilizzando, per lo svolgimento delle sue funzioni esclusivamente personale già in servizio presso la direzione centrale sviluppo economico dell'Enac.

Le risorse per le spese di funzionamento della citata Autorità, conformemente ai principi di delega legislativa, sono reperite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa istruttoria dell'Enac, che fissa la misura dei diritti aeroportuali a carico degli utenti dell'aeroporto e dei gestori finalizzata a finanziare i predetti costi.

La corresponsione di tali diritti avviene alle scadenze e con le modalità previste per il versamento dei canoni concessori.

Da quanto esposto, si evince chiaramente l'insussistenza di nuovi oneri a carico della finanza pubblica come espressamente rappresentato con la clausola di neutralità finanziaria di cui all'articolo 14 dello schema normativo in esame.

Infatti, i costi per il personale, le strutture e le attrezzature attualmente gravanti sul bilancio dell'Enac, transiteranno su quello dell'istituenda struttura e saranno, quindi, a carico degli utenti dell'aeroporto in forza del richiamato meccanismo di finanziamento.

E' di tutta evidenza, pertanto, che l'istituzione dell'Autorità non avrà riverberi negativi sulla finanza pubblica ma, al contrario, comporterà per il futuro una diminuzione degli oneri attualmente gravanti sulla stessa.

SEZIONE VI INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA'

La ratio del provvedimento è quella di stabilire un sistema di determinazione della misura dei diritti aeroportuali frutto di un puntuale confronto fra i due attori principali del contesto aeroportuale: gestore e utente aeroportuali in un regime di libera concorrenza, sotto la vigilanza di un'Autorità super partes.

La previsione di lasciare alla libera contrattazione dei due soggetti operanti nel settore aeroportuale la dinamica tariffaria, nel rispetto dei principi di giusta remunerazione, trasparenza e pertinenza dei costi, di ragionevolezza, non discriminazione nonché allineamento con la media europea dei diritti aeroportuali, è il punto di partenza per stabilire un sistema competitivo fra aeroporti.

E' di tutta evidenza che gli utenti preferiranno utilizzare aeroporti che offrono servizi ed infrastrutture efficienti a costi ragionevoli e trasparenti in linea con quelli praticati negli altri aeroporti europei.

Inoltre, l'introduzione nel sistema aeroportuale italiano, sinora asfittico ed ingessato, delle nuove disposizioni finalizzate a liberalizzare il settore, sicuramente incentiverà le società di gestione a fare nuovi investimenti negli aeroporti per modernizzarne le infrastrutture e metterli in condizione di competere anche nei confronti degli altri aeroporti comunitari.

Sarà quindi la qualità dei servizi l'elemento dirimente nella scelta dell'utilizzo dell'aeroporto e, quindi, la concorrenza tenderà ad innalzare e non a deprimere il livello degli stessi.

SEZIONE VII MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) I soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

- Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- Enac;
- gestori aeroportuali,
- utenti aeroportuali;
- Ministero dell'economia e delle finanze;

- Autorità di vigilanza.

B) *Le eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.*

Non sono previste specifiche forme di pubblicità e di informazione sull'intervento regolatorio.

C) *Gli strumenti per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.*

Rientra fra i compiti dell'Autorità nazionale di vigilanza quello di monitorare e verificare la corretta attuazione delle disposizioni del provvedimento.

D) *Gli eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione e gli aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR.*

Non sono previste revisioni e adeguamenti periodici. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tuttavia, provvederà alla redazione della prescritta VIR con cadenza biennale con la quale verranno verificati in particolare gli effetti delle modifiche apportate al previgente sistema di tariffazione aeroportuale.

Saranno presi in esame prioritariamente i seguenti aspetti:

- Qualità e numero degli interventi infrastrutturali aeroportuali.
- Dinamica tariffaria.
- Livello qualitativo dei servizi offerti.
- Grado di apprezzamento da parte degli utenti delle modifiche normative introdotte.