

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Tirrenia-Compagnia Italiana di Navigazione SpA sulla situazione e sulle prospettive dei collegamenti marittimi con la Sardegna, anche in relazione alle modifiche dell'assetto proprietario della società	84
--	----

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale. Atto n. 173 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>)	84
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere del Relatore</i>)	88
ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere presentata dal Gruppo MoVimento 5 Stelle</i>) ..	93
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato</i>)	96
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	87

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 15 luglio 2015.

Audizione di rappresentanti di Tirrenia-Compagnia Italiana di Navigazione SpA sulla situazione e sulle prospettive dei collegamenti marittimi con la Sardegna, anche in relazione alle modifiche dell'assetto proprietario della società.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.15 alle 15.40.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 15 luglio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.45.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale.

Atto n. 173.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 1° luglio 2015.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Arianna SPESSOTTO (M5S) segnala in via preliminare che è stata presentata, nel giugno scorso, una petizione da parte di

un gruppo di cittadini sull'ampliamento dell'aeroporto di Venezia, mediante la costruzione di una nuova pista, in connessione con una notevole espansione del volume di traffico. Osserva che tali interventi avrebbero un impatto pesantissimo, comportando tra l'altro la cancellazione del comune di Marcon. Ritiene che il problema sollevato da questa petizione dovrebbe essere attentamente considerato dalla Commissione nel rendere il parere sull'atto in esame e che in ogni caso la Presidenza della Commissione avrebbe dovuto segnalare la petizione.

Michele Pompeo META, *presidente*, osserva che le petizioni sono presentate alla Presidenza della Camera e, al momento, non è stata assegnata né trasmessa alla Commissione nessuna petizione avente l'oggetto indicato. Se invece si tratta di una semplice segnalazione o comunicazione, non gli sembra di aver ricevuto direttamente qualcosa di tal genere, pur riservandosi di fare un ulteriore controllo. In ogni caso ritiene che la questione sollevata dalla collega Spessotto sia pertinente e rilevante. Ricorda in proposito che l'onorevole Mognato, intervenendo nel dibattito, aveva evidenziato in termini generali l'esigenza di tenere conto della sostenibilità ambientale e urbanistica degli interventi infrastrutturali relativi agli aeroporti, per cui il tema potrà trovare riscontro nella proposta di parere del relatore.

Vincenzo GAROFALO (AP), *relatore*, illustra la propria proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che il Gruppo Movimento 5 Stelle ha presentato una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 2*), con la quale si esprime parere contrario. La proposta è in distribuzione. In considerazione degli interventi già svolti nel dibattito, i deputati del Gruppo Movimento 5 Stelle rinunciano ad illustrarla.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime una valutazione favo-

revole sulla proposta di parere del relatore, con riferimento a tutte le condizioni e osservazioni in essa contenute. Esprime invece una valutazione contraria sulla proposta alternativa di parere del Gruppo Movimento 5 Stelle.

Michele MOGNATO (PD) ringrazia il relatore per aver tenuto conto, nella propria proposta di parere, di molte questioni sollevate nel dibattito e per aver accolto nel testo della proposta numerose indicazioni che erano state avanzate. Al fine di rendere più puntuale il recepimento di tali indicazioni, osserva, con riferimento alla condizione n. 7), che, laddove si precisa che bisogna tenere in ogni caso conto della sostenibilità ambientale e turistica degli interventi di adeguamento degli scali, sarebbe opportuno inserire uno specifico riferimento alla realizzazione di nuove piste. Per quanto concerne la condizione di cui al n. 8), rileva che, a differenza dell'alta velocità Venezia-Trieste, per la quale è stata definita una modifica del progetto, la Sub-lagunare non è più prevista negli strumenti di pianificazione territoriale.

Mauro PILI (Misto) ritiene necessario che, nell'esprimere il parere sull'atto in esame, la Commissione consideri anche il tema dell'insularità. Osserva che dai dati contenuti nel Piano nazionale degli aeroporti e nella documentazione predisposta dagli uffici della Camera, risulta che la Sicilia, che ha sei aeroporti di interesse nazionale, se si considerano i dati di traffico, mostra un utilizzo delle infrastrutture aeroportuali assai più ridotto di quello che si registra in Sardegna, dove il Piano individua tre aeroporti di interesse nazionale. Ciò dipende dal fatto che la Sicilia ha un'accessibilità, attraverso altre modalità di trasporto, molto migliore della Sardegna, che non è soltanto una regione insulare, ma anche ultraperiferica. Per questo invita il relatore a inserire nel proprio parere la richiesta al Governo di prevedere, sulla base dei bassissimi indici di infrastrutturazione ferroviaria e stradale della Sardegna, il riferimento nell'atto

e nel Piano nazionale in esame, agli aeroporti di Fenosu (Oristano) e Arbatax (Tortoli), che si caratterizzano per la loro specializzazione turistica e per la vocazione funzionale al sistema all'interno del bacino di utenza. Osserva altresì che tali aeroporti, pur restando finora aperti soltanto una parte dell'anno, hanno un numero di passeggeri nettamente superiore ad aeroporti considerati di interesse nazionale, come Comiso e Brescia.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) ricorda, come già emerso nell'esame del contratto di programma dell'ENAV, che per alcuni aeroporti, come in particolare quello di Crotone, sussiste il problema della prestazione di adeguati servizi di navigazione aerea.

Giorgio BRANDOLIN (PD) esprime il proprio apprezzamento per il parere predisposto dal relatore, che, tra l'altro, evidenzia bene la rilevanza di opportuni e mirati interventi di infrastrutturazione per potenziare il sistema aeroportuale del Paese. Ringrazia altresì il relatore per aver inserito nella propria proposta di parere anche il riferimento ad alcuni casi esemplificativi, che evidenziano bene l'esigenza di una appropriata selezione degli interventi infrastrutturali da realizzare. Rispetto a quanto rilevato dal collega Mognato, segnala che un riferimento esplicito alla realizzazione di nuove piste, nell'ambito della condizione n. 7), può risultare non necessario, in quanto il riferimento agli interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e quello agli interventi relativi all'ampliamento dell'offerta dei servizi aeroportuali includono necessariamente anche la costruzione di nuove piste. Condivide invece l'altra precisazione del collega Mognato, in quanto ritiene opportuno specificare, con riferimento alla condizione n. 8), che la Sublagunare non è più prevista nella pianificazione territoriale.

Vincenzo GAROFALO (AP), *relatore*, condivide l'opportunità di riformulare la condizione n. 8) nel senso indicato dai

collegi Mognato e Brandolin. Per quanto riguarda l'altra richiesta del collega Mognato, vale a dire un riferimento esplicito alla realizzazione di nuove piste, da inserire relativamente all'esigenza di garantire la sostenibilità ambientale e urbanistica, ritiene, per le motivazioni già illustrate dal collega Brandolin che tale riferimento emerga con chiarezza dal testo della condizione, per cui a suo avviso non risulta necessario esplicitarlo in modo specifico. Per quanto concerne la questione indicata dall'onorevole Bruno Bossio, segnala che essa è affrontata nell'osservazione di cui alla lettera *d*). Non ritiene infine opportuno accogliere l'integrazione sollecitata dall'onorevole Pili, dal momento che nella proposta di parere si evita di introdurre modifiche, riferite a singoli scali, rispetto all'elenco degli aeroporti di interesse nazionale. Segnala d'altra parte che la stessa proposta di parere invita il Governo ad adeguare il testo inizialmente approvato dal Consiglio dei Ministri a quello successivo, su cui è stata espressa l'intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni e che questo secondo testo introduce procedure flessibili di modifica dell'elenco degli aeroporti di interesse nazionale, in virtù delle quali è possibile che anche altri aeroporti acquisiscano tale qualifica, qualora dimostrino di possedere i requisiti richiesti.

Diego DE LORENZIS (M5S) rileva che l'osservazione di cui alla lettera *a*) contiene riferimenti a interventi infrastrutturali molto precisi, che evidentemente sono stati segnalati al relatore. A suo avviso sarebbe stato invece più opportuno richiamare l'attenzione del Governo sulla realizzazione degli interventi relativi ai collegamenti intermodali a vantaggio non soltanto degli aeroporti che rivestono il ruolo di *gate* intercontinentali, ma di tutti gli aeroporti di interesse nazionale, anche in considerazione della scarsità, evidente in particolare in alcune regioni come Calabria e Sardegna, di infrastrutturazioni intermodali. Invita pertanto il relatore a integrare il proprio parere considerando questo aspetto di rilevanza essenziale.

Vincenzo GAROFALO (AP), *relatore*, con riferimento all'intervento del deputato De Lorenzis, segnala che il potenziamento delle infrastrutture, con specifico riferimento anche all'intermodalità è espressamente richiesto dalle condizioni n. 7) e n. 8).

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta di parere del relatore, come riformulata (*vedi allegato 3*), avvertendo che, in caso di approvazione, deve intendersi preclusa la proposta alternativa di parere del Gruppo Movimento 5 Stelle.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni del relatore, come riformulata (*vedi allegato 3*).

La seduta termina alle 16.20.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 16.20 alle 16.25.

ALLEGATO 1

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale. (Atto n. 173).**PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (Atto n. 173);

premesso che:

lo schema di decreto individua, ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione, i bacini di traffico omogeneo con distanza massima di due ore di percorso in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica e, all'interno di ciascuno di essi, gli aeroporti di interesse nazionale, identificati sulla base di criteri riconducibili al ruolo strategico, all'ubicazione territoriale, alle dimensioni e tipologia di traffico e all'inserimento nelle previsioni dei progetti europei della rete transeuropea dei trasporti;

poiché, in base all'articolo 117 della Costituzione, gli aeroporti civili rientrano tra le materie oggetto di legislazione concorrente tra Stato e Regioni, l'individuazione degli aeroporti d'interesse nazionale consente di identificare quelli sui quali si esercitano le competenze esclusive dello Stato;

tale passaggio è necessario anche per l'attuazione del cosiddetto federalismo demaniale, in quanto l'articolo 5 del decreto legislativo n. 85 del 2010 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 e locale appartenenti al demanio aeronautico civile

statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti in base all'articolo 698 del Codice della navigazione;

nell'ambito degli aeroporti di interesse nazionale sono quindi individuati, per ciascun bacino di traffico, gli aeroporti di particolare rilevanza strategica;

sono altresì definite le condizioni che devono essere rispettate per mantenere la qualificazione di aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica e di quelli che garantiscono la continuità territoriale: 1) svolgimento di un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso funzionale al sistema di bacino da incentivare; 2) raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale;

contestualmente con lo schema di decreto è stato trasmesso l'atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale e le azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi, adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 25 settembre 2014 (Piano nazionale degli aeroporti);

nell'atto di pianificazione sono individuati, per ciascun bacino di traffico e, in modo specifico, per ciascuno scalo, le strategie di sviluppo e gli interventi prioritari, volti a ottimizzare l'offerta trasportistica nazionale nel settore aereo, con particolare riferimento alla realizzazione

delle infrastrutture aeroportuali e dei collegamenti intermodali e la razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale;

lo schema di decreto affida al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso l'ENAC, il compito di verificare la sussistenza e il mantenimento dei requisiti per il riconoscimento degli aeroporti di interesse nazionale;

nel complesso, lo schema di decreto in esame e l'atto di pianificazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti corrispondono agli obiettivi, da un lato, di contrastare la frammentazione del sistema aeroportuale italiano, che spesso ha prodotto conseguenze fortemente negative sul piano della sostenibilità economica dei singoli scali, e, dall'altro, di attuare una politica di potenziamento infrastrutturale degli aeroporti di interesse nazionale e, in misura particolare, di quelli di rilevanza strategica, finalizzata a migliorare l'accessibilità e i collegamenti infrastrutturali; si tratta di due linee di indirizzo strategiche che già erano state definite nelle conclusioni dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano svolta dalla Commissione nella prima parte della scorsa legislatura, nelle quali si auspicava proprio l'elaborazione e l'adozione di un Piano nazionale degli aeroporti;

unitamente al testo approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri il 30 settembre 2014, il Governo ha trasmesso alle Camere anche un secondo testo, che, come emerge dalla documentazione trasmessa e come è stato confermato nel corso dell'esame dal rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è stato predisposto sulla base degli esiti del confronto che si è svolto in sede di Conferenza Stato-Regioni e sul quale è stata acquisita l'intesa prescritta dall'articolo 698 del Codice della navigazione; sul secondo testo è stato altresì espresso il parere del Consiglio di Stato;

il secondo testo, per effetto delle modalità con le quali è stato predisposto,

risulta più completo e affronta alcuni rilevanti aspetti su cui il primo testo non interveniva; risulta pertanto opportuno, in sede di adozione definitiva, adeguare il primo testo alle modifiche e integrazioni contenute nel secondo testo;

sotto un profilo generale, si rileva che l'individuazione dei bacini di traffico omogeneo sulla base del solo criterio della distanza temporale da un aeroporto di particolare rilevanza appare insufficiente, in quanto non vi è un esplicito riferimento ai dati di traffico dei singoli territori; in ogni caso i parametri individuati dovrebbero avere una valenza di tipo più cogente;

si osserva altresì che nello schema di decreto non sono esplicitati gli effetti derivanti dalla diversa classificazione tra aeroporti di interesse nazionale ed aeroporti di particolare rilevanza strategica, ad esempio per quanto riguarda l'accesso alle risorse pubbliche destinate agli investimenti infrastrutturali e ai servizi aeroportuali dei vari scali. Anche in tal caso, inoltre, i parametri e criteri di classificazione dovrebbero avere una maggiore coerenza, per dare un assetto stabile al sistema aeroportuale nazionale;

è necessario definire con maggiore precisione la destinazione prevista per gli scali minori, ossia degli aeroporti di interesse regionale o locale trasferiti dal demanio statale alle Regioni, alla luce sia di una presumibile riscrittura del Titolo V della Costituzione, che potrebbe riarticolare le competenze tra Stato e Regioni in materia, sia di una eventuale insufficienza delle risorse delle stesse Regioni per fare fronte ai connessi oneri di gestione;

nella prospettiva di evoluzione attesa degli scali, in termini di incremento dei passeggeri e dei flussi di traffico, il piano dovrebbe pertanto avere una più chiara e pregnante funzione di indirizzo, anche ai fini del conseguente adeguamento delle dotazioni infrastrutturali e dell'offerta dei servizi aeroportuali;

una specifica attenzione deve essere dedicata al trasporto aereo di merci, dal momento che le merci trasportate per via

area rappresentano, in valore, il 37 per cento degli scambi di merci con l'estero; d'altra parte attualmente circa 500 mila tonnellate di merce, pari a oltre un terzo del commercio estero italiano che viene effettuato per via aerea, è importato o esportato attraverso aeroporti di altri Paesi europei, in virtù della maggiore efficienza di tali scali;

una politica adeguata di sostegno al trasporto aereo di merci dovrebbe orientarsi verso la concentrazione degli interventi su un numero limitato di scali effettivamente competitivi e dovrebbe privilegiare, piuttosto che la realizzazione di aeroporti esclusivamente dedicati al cargo, lo sviluppo di poli logistici in pochi aeroporti caratterizzati anche da un intenso traffico di passeggeri;

in tale contesto, un ruolo preminente dovrebbe avere lo scalo di Milano Malpensa, che dovrebbe configurarsi come *hub* nazionale del trasporto cargo, che rappresenta quindi una sua specifica vocazione, per la quale risulta dotato di tutti i necessari requisiti,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) adeguare lo schema di decreto a quanto previsto dal secondo testo in materia di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale e di quelli di particolare rilevanza strategica, nonché inserire le disposizioni del comma 3 del secondo testo, concernenti l'individuazione degli aeroporti che rivestono il ruolo di *gate* intercontinentali;

2) per quanto concerne gli aeroporti di interesse nazionale, introdurre, al comma 3, lettera *b*), del primo testo, la previsione per cui il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale deve essere dimostrato fornendo un piano industriale, corredato da un piano economico finanziario, e deve

riferirsi almeno a un triennio; contestualmente inserire le disposizioni dei commi 8, 9 e 10 del secondo testo, relative, rispettivamente alla verifica del mantenimento delle condizioni richieste per la qualifica degli aeroporti di interesse nazionale e alla possibilità, in sede di prima applicazione, che altri aeroporti, ove i gestori dimostrino la sussistenza delle condizioni richieste, possano essere riconosciuti come aeroporti di interesse nazionale, in modo tale da poter assicurare che la qualifica di aeroporto di interesse nazionale corrisponda alle effettive condizioni di dimensione del traffico e di qualità della gestione dei singoli scali; con particolare riguardo al comma 10, precisare le modalità e la natura dell'atto con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'aggiornamento dell'elenco degli aeroporti, qualora per alcuni di essi si verifichi la cessazione dei requisiti previsti per la qualifica di aeroporto di interesse nazionale;

3) sottolineare in maniera più precisa, nella suddetta disposizione, la rilevanza dei parametri di tipo economico-finanziario sia per i bacini di traffico omogeneo che per gli scali, integrandoli con previsioni sui flussi di traffico e rafforzando il carattere di cogenza dei parametri stessi, al fine di conferire maggiore stabilità all'assetto della rete aeroportuale nazionale;

4) ampliare e precisare il riferimento, di cui al comma 5 del primo testo, alla continuità territoriale, in quanto requisito che consente di derogare alle condizioni richieste per la qualifica di aeroporto di interesse nazionale, con le ulteriori indicazioni contenute nel comma 7 del secondo testo;

5) inserire le disposizioni di cui al comma 11 del secondo testo, che disciplinano il trasferimento alle regioni degli aeroporti appartenenti al demanio aeronautico civile statale diversi da quelli di interesse nazionale; inserire altresì le disposizioni di cui al comma 13 del secondo testo, relative alla salvaguardia delle regioni prive di aeroporti;

6) precisare e potenziare le misure definite nel Piano nazionale degli aeroporti a sostegno dello sviluppo del trasporto aereo di merci, nel senso di concentrare gli interventi, anziché disperderli su una molteplicità di aeroporti, e privilegiare, piuttosto che la realizzazione di aeroporti esclusivamente dedicati al cargo, lo sviluppo di poli logistici in un numero assai limitato di aeroporti caratterizzati anche da un intenso traffico di passeggeri, in grado di competere con i maggiori aeroporti europei nel settore merci;

7) rafforzare il ruolo di indirizzo del Piano nazionale degli aeroporti ai fini di una più precisa e attenta selezione degli interventi di adeguamento degli scali, tenendo in ogni caso conto della loro sostenibilità ambientale e urbanistica; ciò vale sia per quanto concerne gli interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, in modo che possano essere in grado di fronteggiare i crescenti volumi di traffico, sia con riferimento all'esigenza di garantire, mediante risorse certe ed adeguate, la realizzazione degli interventi infrastrutturali relativi ai collegamenti ferroviari e stradali, con priorità per gli aeroporti di particolare rilevanza strategica, sia per quanto concerne l'ampliamento dell'offerta dei servizi aeroportuali;

8) effettuare una precisa e attenta selezione degli interventi inseriti nella pianificazione infrastrutturale del Piano nazionale degli aeroporti, sia per quanto concerne gli interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, in modo che possano essere in grado di fronteggiare i crescenti volumi di traffico, sia con riferimento all'esigenza di garantire, mediante risorse certe ed adeguate, la realizzazione degli interventi infrastrutturali relativi ai collegamenti ferroviari e stradali, con priorità per gli aeroporti di particolare rilevanza strategica; provvedere altresì ad aggiornare l'individuazione di tali interventi tenuto conto che sono già state prospettate e risultano condivise modifiche ai progetti relativi ad alcuni degli

interventi indicati, quali, ad esempio, l'Alta Velocità Venezia-Trieste e la Sub-lagunare;

9) effettuare un controllo costante sulla regolarità dell'affidamento degli appalti relativi agli interventi infrastrutturali volti a migliorare l'accessibilità degli scali, al fine di garantire la certezza dei tempi e la trasparenza delle procedure;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento alla definizione dei bacini di traffico, valuti il Governo l'opportunità di collocare l'aeroporto di Brescia-Montichiari all'interno del bacino del Nord Est, anche in considerazione dell'assetto proprietario della società di gestione del suddetto aeroporto; in relazione a una puntuale individuazione degli interventi infrastrutturali, si segnala altresì l'esigenza, in particolare, di rivedere gli interventi relativi all'aeroporto di Verona, espungendo quelli che devono considerarsi superati (ampliamento nell'area « Margherita nord », casello autostradale dedicato, prolungamento della pista) e inserendo interventi prioritari anche in rapporto alle reti transeuropee dei trasporti, quali lo spostamento del binario sul collegamento ferroviario Verona-Mantova, in funzione del servizio metropolitano di superficie tra Verona e l'aeroporto, lo sviluppo del casello di Verona nord, il potenziamento della tangenziale sud di Verona e il collegamento, ferroviario e autostradale, Ti.Bre.;

b) il Governo adotti tutte le iniziative opportune per assicurare che ENAC, in qualità di ente vigilante, eserciti un controllo puntuale e incisivo sulla gestione degli aeroporti, anche sotto il profilo dell'efficienza dei servizi nei confronti dei passeggeri e delle compagnie aeree, e sul corretto adempimento degli obblighi gravanti sui gestori aeroportuali in base ai contratti di concessione, eventualmente anche attraverso l'inserimento, nei medesimi contratti, di specifiche clausole relative all'osservanza di *standard* di qualità;

c) valuti il Governo l'opportunità di definire procedure più snelle per la revisione dell'elenco degli aeroporti di rilevanza strategica e di interesse nazionale, in modo che tali scelte risultino rispondenti agli effettivi sviluppi del traffico aereo, evitando invece il rischio che, a causa del protrarsi delle procedure di

approvazione, si fondino su analisi e scenari che possono dimostrarsi superati;

d) il Governo adotti tutte le iniziative opportune per assicurare che negli aeroporti considerati di interesse nazionale siano garantiti livelli omogenei di servizio per quanto concerne i servizi di assistenza al volo.

ALLEGATO 2

**Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante
l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale. (Atto n. 173)**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA
DAL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale;

premessi che:

lo schema di decreto inizialmente trasmesso alle Camere al fine dell'espressione del parere era risultante dal Consiglio dei ministri del 30 settembre 2014 e composto da un unico articolo, suddiviso in dieci commi;

sebbene le competenti Commissioni avessero già avviato l'esame del testo, il Governo ha inteso trasmettere un secondo testo composto sempre da un unico articolo, ma suddiviso in tredici commi, predisposto, secondo quanto riportato nella lettera di trasmissione alla Presidente della Camera, « a fini collaborativi » e non approvato dal Consiglio dei Ministri;

il Consiglio di Stato si è espresso lo scorso 23 aprile sul secondo testo, ovvero su quello molto più ampio approvato unicamente in sede di Conferenza Stato – regioni il 19 febbraio 2015;

l'iter di approvazione risulta dunque fortemente viziato dalla presenza di questi due testi e dal fatto che, per esplicita richiesta del Governo, è stato chiesto alle Competenti commissioni parlamentari di esprimere il proprio parere sul secondo, ovvero su quello non approvato dal Consiglio dei Ministri;

nel primo schema di decreto venivano individuati, in base ai 10 bacini di traffico di riferimento nonché ai criteri fissati ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione relativi alle dimensioni e alla tipologia di traffico, all'ubicazione territoriale, al ruolo strategico e alle previsioni dei progetti europei TEN-T, gli aeroporti ed i sistemi aeroportuali di interesse nazionale e, successivamente per ciascuno di tali bacini, un solo aeroporto di particolare rilevanza strategica;

seppure supportati da dati previsionali di crescita, in entrambi i testi viene prevista una unica eccezione riconoscendo in un singolo bacino, relativo al « Centro Nord », l'esistenza di tre aeroporti di particolare rilevanza strategica, ovvero di Bologna e di Pisa/Firenze, a condizione che questi ultimi realizzino una gestione unica, determinando, pertanto, la situazione di due complessi aeroportuali di importanza strategica a poca distanza uno dall'altro e con importanti investimenti pubblici sull'aeroporto di Firenze laddove si poteva porre in essere soluzioni alternative e disattendendo, di fatto, le indicazioni stabilite nei regolamenti europei;

nel secondo testo vengono introdotte significative modifiche che ampliano alcuni criteri previsti per il riconoscimento e la permanenza degli aeroporti all'interno dell'elenco relativo a quelli di interesse nazionale e ne aboliscono altri, rendendo dunque meno efficace lo strumento di programmazione del numero di scali aeroportuali riconosciuti a livello nazionale;

tra le modifiche apportate dal secondo testo, grande preoccupazione per le ricadute economiche è destata dal venir meno dell'obbligo per tutti gli aeroporti di interesse nazionale di presentare, entro tre mesi dall'entrata in vigore del decreto oggetto di esame, dunque in via preventiva, la documentazione attestante il possesso delle condizioni necessarie per il riconoscimento della qualifica. Suddetto onere a carico delle società di gestione degli scali aeroportuali, secondo quanto previsto dalla seconda riformulazione del testo, scatta esclusivamente in seguito ad eventuali verifiche svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

per analoghe motivazioni a quelle di cui sopra, altrettanti interrogativi desta l'introduzione al comma 9 di una clausola transitoria che consente agli aeroporti non inseriti nello schema di decreto in esame tra gli scali di interesse nazionale di essere ricompresi nell'elenco qualora nell'arco temporale di un anno dimostrino il possesso delle condizioni richieste per il riconoscimento dello status, facendo così venire meno il requisito primario (programmazione e razionalizzazione) di questo piano, laddove si potrebbe verificare che un numero indefinito di aeroporti faccia richiesta per divenire aeroporto di interesse nazionale;

in occasione dell'audizione dei rappresentanti di ENAC nell'ambito dell'esame dello schema di decreto, svoltasi lo scorso 24 giugno, il Presidente Dott. Vito Riggio ha ribadito come il piano in esame non corrisponde a quello predisposto e presentato, in conformità ai regolamenti europei e tenendo conto delle reali esigenze di razionalizzazione e di mobilità del Paese, nel 2012 dall'Enac, composto da 24 aeroporti, in luogo degli attuali 38 identificati dal legislatore;

il comma 4 identifica le condizioni che consentono agli aeroporti, ad eccezione per quelli di particolare rilevanza strategica, di essere riconosciuti di interesse nazionale, ovvero 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 e la realizzazione dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, e di indici di solvibilità patrimoniale su un triennio, da comprovare mediante apposito piano industriale e piano economico-finanziario;

suddetta previsione, come denunciato dallo stesso presidente Riggio, pone seri dubbi sulla reale disponibilità delle risorse a fronte di un numero sempre più cospicuo di aeroporti che potranno assurgere alla qualificazione di aeroporto di interesse nazionale e per i quali sarà difficile garantire la realizzazione delle connessioni intermodali funzionali al proprio sviluppo. Nello specifico, si vuole ricordare che l'undicesimo Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2014-2016 in materia di Piano Nazionale Aeroporti è stato recentemente modificato dal Ministro Delrio e pertanto non è dato sapere l'ammontare delle risorse disponibili e della priorità nella scelta delle opere da finanziare;

nella descrizione del Piano, nessun riferimento viene fatto alla Comunicazione della Commissione Europea 2014/C 99/03 recante « Orientamenti sugli aiuti di Stato agli Aeroporti e alle Compagnie aeree », che espressamente riporta alla luce dei nuovi indirizzi tariffari comunitari e le difficoltà riscontrate dagli aeroporti con un numero limitato di passeggeri a coprire i costi del capitale e di esercizio;

nella Comunicazione di cui sopra, viene infatti evidenziato come gli aeroporti più piccoli registrano la percentuale più elevata di proprietà pubblica e necessitano del sostegno pubblico nell'espletamento dei propri compiti. Secondo quanto emerso, gli aeroporti con una capacità fino a 200 000 passeggeri all'anno potrebbero non essere in grado di coprire in larga misura i propri costi di capitale e di esercizio; gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri compreso fra 200 000 e 1 milione normalmente non sono in

grado di coprire in larga misura i propri costi di capitale; gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri compreso tra 1 e 3 milioni mediamente dovrebbero essere in grado di coprire in maggior misura propri costi di capitale; gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri tra i 3 e i 5 milioni, dovrebbero, in linea di principio, essere in grado di coprire in larga misura la totalità dei propri costi (compresi i costi di esercizio e i costi di capitale), ma, in determinate circostanze specifiche, potrebbe essere necessario un aiuto pubblico per finanziare parte dei loro costi di capitale; gli aeroporti con un traffico annuo di passeggeri superiore a 5 milioni sono solitamente redditizi e in grado di coprire tutti i propri costi, tranne in circostanze estremamente eccezionali;

lo schema di decreto in esame non sembra tenere conto delle indicazioni di cui sopra;

il comma 10 attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il com-

pito di verificare la realizzazione e il mantenimento delle condizioni necessarie per poter appartenere all'elenco degli aeroporti di interesse nazionale e quindi di valutare le situazioni nelle quali sussistono le condizioni per il riconoscimento di suddetta qualifica;

come rilevato dal Consiglio di Stato, in caso di cessazione dei requisiti, il provvedimento non disciplina in alcuna forma il modo in cui il Ministero possa provvedere all'aggiornamento dell'elenco degli aeroporti e quindi all'espulsione di quello non più in linea con i criteri, con il rischio che il numero di aeroporti identificati di interesse nazionale possa esclusivamente crescere e anche, alla luce di quanto detto relativamente al comma 9 del secondo testo, in maniera esponenziale,

esprime

PARERE CONTRARIO.

ALLEGATO 3

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale. (Atto n. 173)**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (Atto n. 173);

premessi che:

lo schema di decreto individua, ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione, i bacini di traffico omogeneo con distanza massima di due ore di percorso in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica e, all'interno di ciascuno di essi, gli aeroporti di interesse nazionale, identificati sulla base di criteri riconducibili al ruolo strategico, all'ubicazione territoriale, alle dimensioni e tipologia di traffico e all'inserimento nelle previsioni dei progetti europei della rete transeuropea dei trasporti;

poiché, in base all'articolo 117 della Costituzione, gli aeroporti civili rientrano tra le materie oggetto di legislazione concorrente tra Stato e Regioni, l'individuazione degli aeroporti d'interesse nazionale consente di identificare quelli sui quali si esercitano le competenze esclusive dello Stato;

tale passaggio è necessario anche per l'attuazione del cosiddetto federalismo demaniale, in quanto l'articolo 5 del decreto legislativo n. 85 del 2010 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 e locale appartenenti al demanio aeronau-

tico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti in base all'articolo 698 del Codice della navigazione;

nell'ambito degli aeroporti di interesse nazionale sono quindi individuati, per ciascun bacino di traffico, gli aeroporti di particolare rilevanza strategica;

sono altresì definite le condizioni che devono essere rispettate per mantenere la qualificazione di aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica e di quelli che garantiscono la continuità territoriale: 1) svolgimento di un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso funzionale al sistema di bacino da incentivare; 2) raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale;

contestualmente con lo schema di decreto è stato trasmesso l'atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale e le azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi, adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 25 settembre 2014 (Piano nazionale degli aeroporti);

nell'atto di pianificazione sono individuati, per ciascun bacino di traffico e, in modo specifico, per ciascuno scalo, le strategie di sviluppo e gli interventi prioritari, volti a ottimizzare l'offerta trasportistica nazionale nel settore aereo, con particolare riferimento alla realizzazione

delle infrastrutture aeroportuali e dei collegamenti intermodali e la razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi resi in ambito aeroportuale;

lo schema di decreto affida al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso l'ENAC, il compito di verificare la sussistenza e il mantenimento dei requisiti per il riconoscimento degli aeroporti di interesse nazionale;

nel complesso, lo schema di decreto in esame e l'atto di pianificazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti corrispondono agli obiettivi, da un lato, di contrastare la frammentazione del sistema aeroportuale italiano, che spesso ha prodotto conseguenze fortemente negative sul piano della sostenibilità economica dei singoli scali, e, dall'altro, di attuare una politica di potenziamento infrastrutturale degli aeroporti di interesse nazionale e, in misura particolare, di quelli di rilevanza strategica, finalizzata a migliorare l'accessibilità e i collegamenti infrastrutturali; si tratta di due linee di indirizzo strategiche che già erano state definite nelle conclusioni dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano svolta dalla Commissione nella prima parte della scorsa legislatura, nelle quali si auspicava proprio l'elaborazione e l'adozione di un Piano nazionale degli aeroporti;

unitamente al testo approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri il 30 settembre 2014, il Governo ha trasmesso alle Camere anche un secondo testo, che, come emerge dalla documentazione trasmessa e come è stato confermato nel corso dell'esame dal rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è stato predisposto sulla base degli esiti del confronto che si è svolto in sede di Conferenza Stato-Regioni e sul quale è stata acquisita l'intesa prescritta dall'articolo 698 del Codice della navigazione; sul secondo testo è stato altresì espresso il parere del Consiglio di Stato;

il secondo testo, per effetto delle modalità con le quali è stato predisposto,

risulta più completo e affronta alcuni rilevanti aspetti su cui il primo testo non interveniva; risulta pertanto opportuno, in sede di adozione definitiva, adeguare il primo testo alle modifiche e integrazioni contenute nel secondo testo;

sotto un profilo generale, si rileva che l'individuazione dei bacini di traffico omogeneo sulla base del solo criterio della distanza temporale da un aeroporto di particolare rilevanza appare insufficiente, in quanto non vi è un esplicito riferimento ai dati di traffico dei singoli territori; in ogni caso i parametri individuati dovrebbero avere una valenza di tipo più cogente;

si osserva altresì che nello schema di decreto non sono esplicitati gli effetti derivanti dalla diversa classificazione tra aeroporti di interesse nazionale ed aeroporti di particolare rilevanza strategica, ad esempio per quanto riguarda l'accesso alle risorse pubbliche destinate agli investimenti infrastrutturali e ai servizi aeroportuali dei vari scali. Anche in tal caso, inoltre, i parametri e criteri di classificazione dovrebbero avere una maggiore coerenza, per dare un assetto stabile al sistema aeroportuale nazionale;

è necessario definire con maggiore precisione la destinazione prevista per gli scali minori, ossia degli aeroporti di interesse regionale o locale trasferiti dal demanio statale alle Regioni, alla luce sia di una presumibile riscrittura del Titolo V della Costituzione, che potrebbe riarticolare le competenze tra Stato e Regioni in materia, sia di una eventuale insufficienza delle risorse delle stesse Regioni per fare fronte ai connessi oneri di gestione;

nella prospettiva di evoluzione attesa degli scali, in termini di incremento dei passeggeri e dei flussi di traffico, il piano dovrebbe pertanto avere una più chiara e pregnante funzione di indirizzo, anche ai fini del conseguente adeguamento delle dotazioni infrastrutturali e dell'offerta dei servizi aeroportuali;

una specifica attenzione deve essere dedicata al trasporto aereo di merci, dal

momento che le merci trasportate per via aerea rappresentano, in valore, il 37 per cento degli scambi di merci con l'estero; d'altra parte attualmente circa 500 mila tonnellate di merce, pari a oltre un terzo del commercio estero italiano che viene effettuato per via aerea, è importato o esportato attraverso aeroporti di altri Paesi europei, in virtù della maggiore efficienza di tali scali;

una politica adeguata di sostegno al trasporto aereo di merci dovrebbe orientarsi verso la concentrazione degli interventi su un numero limitato di scali effettivamente competitivi e dovrebbe privilegiare, piuttosto che la realizzazione di aeroporti esclusivamente dedicati al cargo, lo sviluppo di poli logistici in pochi aeroporti caratterizzati anche da un intenso traffico di passeggeri;

in tale contesto, un ruolo preminente dovrebbe avere lo scalo di Milano Malpensa, che dovrebbe configurarsi come *hub* nazionale del trasporto cargo, che rappresenta quindi una sua specifica vocazione, per la quale risulta dotato di tutti i necessari requisiti,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) adeguare lo schema di decreto a quanto previsto dal secondo testo in materia di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale e di quelli di particolare rilevanza strategica, nonché inserire le disposizioni del comma 3 del secondo testo, concernenti l'individuazione degli aeroporti che rivestono il ruolo di *gate* intercontinentali;

2) per quanto concerne gli aeroporti di interesse nazionale, introdurre, al comma 3, lettera *b*), del primo testo, la previsione per cui il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale deve essere dimostrato fornendo un piano industriale, corredato

da un piano economico finanziario, e deve riferirsi almeno a un triennio; contestualmente inserire le disposizioni dei commi 8, 9 e 10 del secondo testo, relative, rispettivamente alla verifica del mantenimento delle condizioni richieste per la qualifica degli aeroporti di interesse nazionale e alla possibilità, in sede di prima applicazione, che altri aeroporti, ove i gestori dimostrino la sussistenza delle condizioni richieste, possano essere riconosciuti come aeroporti di interesse nazionale, in modo tale da poter assicurare che la qualifica di aeroporto di interesse nazionale corrisponda alle effettive condizioni di dimensione del traffico e di qualità della gestione dei singoli scali; con particolare riguardo al comma 10, precisare le modalità e la natura dell'atto con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'aggiornamento dell'elenco degli aeroporti, qualora per alcuni di essi si verifichi la cessazione dei requisiti previsti per la qualifica di aeroporto di interesse nazionale;

3) sottolineare in maniera più precisa, nella suddetta disposizione, la rilevanza dei parametri di tipo economico-finanziario sia per i bacini di traffico omogeneo che per gli scali, integrandoli con previsioni sui flussi di traffico e rafforzando il carattere di cogenza dei parametri stessi, al fine di conferire maggiore stabilità all'assetto della rete aeroportuale nazionale;

4) ampliare e precisare il riferimento, di cui al comma 5 del primo testo, alla continuità territoriale, in quanto requisito che consente di derogare alle condizioni richieste per la qualifica di aeroporto di interesse nazionale, con le ulteriori indicazioni contenute nel comma 7 del secondo testo;

5) inserire le disposizioni di cui al comma 11 del secondo testo, che disciplinano il trasferimento alle regioni degli aeroporti appartenenti al demanio aeronautico civile statale diversi da quelli di interesse nazionale; inserire altresì le disposizioni di cui al comma 13 del secondo

testo, relative alla salvaguardia delle regioni prive di aeroporti;

6) precisare e potenziare le misure definite nel Piano nazionale degli aeroporti a sostegno dello sviluppo del trasporto aereo di merci, nel senso di concentrare gli interventi, anziché disperderli su una molteplicità di aeroporti, e privilegiare, piuttosto che la realizzazione di aeroporti esclusivamente dedicati al cargo, lo sviluppo di poli logistici in un numero assai limitato di aeroporti caratterizzati anche da un intenso traffico di passeggeri, in grado di competere con i maggiori aeroporti europei nel settore merci;

7) rafforzare il ruolo di indirizzo del Piano nazionale degli aeroporti ai fini di una più precisa e attenta selezione degli interventi di adeguamento degli scali, tenendo in ogni caso conto della loro sostenibilità ambientale e urbanistica; ciò vale sia per quanto concerne gli interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, in modo che possano essere in grado di fronteggiare i crescenti volumi di traffico, sia con riferimento all'esigenza di garantire, mediante risorse certe ed adeguate, la realizzazione degli interventi infrastrutturali relativi ai collegamenti ferroviari e stradali, con priorità per gli aeroporti di particolare rilevanza strategica, sia per quanto concerne l'ampliamento dell'offerta dei servizi aeroportuali;

8) effettuare una precisa e attenta selezione degli interventi inseriti nella pianificazione infrastrutturale del Piano nazionale degli aeroporti, sia per quanto concerne gli interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, in modo che possano essere in grado di fronteggiare i crescenti volumi di traffico, sia con riferimento all'esigenza di garantire, mediante risorse certe ed adeguate, la realizzazione degli interventi infrastrutturali relativi ai collegamenti ferroviari e stradali, con priorità per gli aeroporti di particolare rilevanza strategica; provvedere altresì ad aggiornare l'individuazione di tali interventi tenuto conto che, per alcuni di questi, sono già state prospettate

e risultano condivise modifiche ai progetti (ad esempio per l'Alta Velocità Venezia-Trieste), mentre altri interventi non sono più previsti dagli strumenti di pianificazione territoriale (ad esempio la Sublagunare);

9) effettuare un controllo costante sulla regolarità dell'affidamento degli appalti relativi agli interventi infrastrutturali volti a migliorare l'accessibilità degli scali, al fine di garantire la certezza dei tempi e la trasparenza delle procedure;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento alla definizione dei bacini di traffico, valuti il Governo l'opportunità di collocare l'aeroporto di Brescia-Montichiari all'interno del bacino del Nord Est, anche in considerazione dell'assetto proprietario della società di gestione del suddetto aeroporto; in relazione a una puntuale individuazione degli interventi infrastrutturali, si segnala altresì l'esigenza, in particolare, di rivedere gli interventi relativi all'aeroporto di Verona, espungendo quelli che devono considerarsi superati (ampliamento nell'area « Margherita nord », casello autostradale dedicato, prolungamento della pista) e inserendo interventi prioritari anche in rapporto alle reti transeuropee dei trasporti, quali lo spostamento del binario sul collegamento ferroviario Verona-Mantova, in funzione del servizio metropolitano di superficie tra Verona e l'aeroporto, lo sviluppo del casello di Verona nord, il potenziamento della tangenziale sud di Verona e il collegamento, ferroviario e autostradale, Ti.Bre.;

b) il Governo adotti tutte le iniziative opportune per assicurare che ENAC, in qualità di ente vigilante, eserciti un controllo puntuale e incisivo sulla gestione degli aeroporti, anche sotto il profilo dell'efficienza dei servizi nei confronti dei passeggeri e delle compagnie aeree, e sul corretto adempimento degli obblighi gravanti sui gestori aeroportuali in base ai contratti di concessione, eventualmente anche attraverso l'inserimento, nei mede-

simi contratti, di specifiche clausole relative all'osservanza di standard di qualità;

c) valuti il Governo l'opportunità di definire procedure più snelle per la revisione dell'elenco degli aeroporti di rilevanza strategica e di interesse nazionale, in modo che tali scelte risultino rispondenti agli effettivi sviluppi del traffico aereo, evitando invece il rischio che, a

causa del protrarsi delle procedure di approvazione, si fondino su analisi e scenari che possono dimostrarsi superati;

d) il Governo adotti tutte le iniziative opportune per assicurare che negli aeroporti considerati di interesse nazionale siano garantiti livelli omogenei di servizio per quanto concerne i servizi di assistenza al volo.