

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente decreto legislativo da attuazione all'articolo 15 del regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione del 25 marzo 2010.

Il regolamento (UE) n. 255/2010 stabilisce i requisiti relativi alla gestione dei flussi di traffico aereo (ATFM – Air Traffic Flow Management) allo scopo di ottimizzare la capacità disponibile della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) e migliorare le procedure di ATFM.

Compito fondamentale dell'ATFM è quello di assicurare e mantenere una gestione dei volumi di traffico aereo sempre ottimale, limitando i ritardi, migliorando la puntualità e l'efficienza dei vettori aerei, mantenendo la gestione degli aeroporti e dei settori di spazio aereo sempre entro i limiti della capacità dichiarata.

In sintesi, le misure di ATFM mirano, in particolare a:

- impedire un eccesso di domanda di traffico aereo rispetto alla capacità dichiarata di controllo del traffico aereo di settori e aeroporti;
- utilizzare la capacità della EATMN nella massima misura possibile allo scopo di ottimizzare l'efficienza della stessa e ridurre al minimo gli effetti negativi per i vettori/operatori;
- ottimizzare la capacità disponibile della EATMN attraverso lo sviluppo e l'applicazione di misure dirette a incrementare la capacità da parte delle unità ATS;
- fornire un sostegno alla gestione di eventi critici;

Il regolamento (UE) n. 255/2010 prevede che gli Stati membri siano tenuti a garantire che la funzione di ATFM sia attiva e a disposizione dei soggetti che partecipano alle sue procedure nell'arco delle 24 ore, stabilendo determinati obblighi a carico di tutte le parti interessate.

Nello specifico, l'articolo 15 del predetto regolamento attribuisce agli Stati membri il compito di introdurre, nel proprio ambito nazionale, un meccanismo sanzionatorio in caso di violazione delle norme del citato regolamento.

Per la mancata attuazione dell'art. 15, regolamento (UE) n. 255/2010, da parte dello Stato italiano, con lo *Standardisation inspection status report CAW.IT.10.2009*, la *European Aviation Safety Agency (E.A.S.A.)* ha rilevato la mancata predisposizione della disciplina sanzionatoria.

Lo schema di decreto legislativo in esame, predisposto in attuazione dell'articolo 3 della legge n. 114 del 2015, si compone di 10 articoli:

- l'articolo 1 definisce l'oggetto e l'ambito di applicazione del decreto legislativo; in coerenza con la delega, quanto all'oggetto del provvedimento, è previsto che lo stesso contenga la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni previste dal regolamento (UE) n. 255/2010, rimanendo ferma l'applicazione delle norme penali; quanto all'ambito di applicazione, si prevede la sua inapplicabilità nei confronti delle operazioni e dell'addestramento militari, in linea con quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 255/2010, che per l'appunto, esclude tali fattispecie; l'articolo prevede



inoltre una clausola di salvaguardia a tutela di coloro che pongono in essere violazioni in conseguenza della necessità di garantire il rispetto degli interessi essenziali di difesa e sicurezza dello Stato previsti dall'articolo 13 del regolamento (UE) n. 549/2004.

- l'articolo 2 dispone che ai fini dell'attuazione del presente decreto si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento e individua le ulteriori definizioni necessarie ai fini dell'applicazione del provvedimento;
- l'articolo 3 individua l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.) quale Autorità nazionale competente per l'applicazione del regolamento nonché per l'accertamento delle violazioni e per l'irrogazione delle sanzioni amministrative previste dal presente decreto.
- gli articoli 4, 5, 6 e 7 definiscono le sanzioni amministrative pecuniarie da irrogare ai responsabili delle violazioni delle norme del regolamento (UE) n. 255/2010.

In particolare, l'articolo 4 definisce le violazioni degli obblighi delle unità ATS derivanti dagli articoli 6, 10 e 11, par. 2 del regolamento riguardanti i fornitori di servizio, prevedendo le relative sanzioni amministrative pecuniarie per il responsabile delle predette; l'articolo 5 definisce le violazioni degli obblighi degli operatori derivanti dagli articoli 7, 9 e 11, par. 5 del regolamento e prevede le relative sanzioni amministrative pecuniarie; l'articolo 6 definisce le violazioni amministrative e sanzioni amministrative pecuniarie per i gestori aeroportuali e l'articolo 7 definisce le violazioni amministrative e sanzioni amministrative pecuniarie per il coordinatore di bande orarie.

In linea con quanto disposto dall'articolo 15 del regolamento (UE) n. 255/2010, che prevede che le sanzioni siano effettive proporzionate e dissuasive, gli importi delle sanzioni sono graduate tra un minimo di 2.000,00 euro ed un massimo di 20.000,00 euro, tra un minimo di 4.000,00 euro ed un massimo di 40.000,00 euro e tra un minimo di 10.000,00 euro ed un massimo di 100.000,00 euro in funzione della gravità dell'infrazione.

- L'articolo 8, sulla base della legge 689/1981, disciplina i casi di infrazioni reiterate, prevedendo altresì un aumento delle sanzioni amministrative fino al triplo dell'importo minimo previsto, in caso di reiterazione delle violazioni di cui agli articoli 4, 5, 6 e 7 del presente decreto.
- L'articolo 9 concerne le disposizioni finanziarie e dispone che dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che l'E.N.A.C. provvede ai compiti di cui al presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. L'attuazione delle disposizioni di cui al presente decreto avverrà, infatti, da parte dell'Ente mediante le strutture interne e le risorse umane disponibili, idonee e numericamente sufficienti per lo svolgimento delle attività ivi previste. I proventi derivanti dall'applicazioni delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal presente decreto sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per essere



successivamente trasferiti all'E.N.A.C. su apposito capitolo ai fini del miglioramento delle attività di sorveglianza e di sicurezza del volo, già svolte dall'Ente, senza ingenerare alcun tipo di potenziamento delle attività istituzionali del medesimo. L'aggiornamento degli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui agli articoli 4, 5, 6 e 7 è previsto ogni due anni entro il 1° dicembre, con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle variazioni dell'indice nazionale dei prezzi del consumo per l'intera collettività, rilevato dall'ISTAT nel biennio precedente, con la precisazione che gli aggiornamenti si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo.

- L'articolo 10 prevede, infine, che, entro il 30 settembre di ogni anno, l'E.N.A.C. è tenuta a trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sull'applicazione del presente decreto nonché sulle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate.



RELAZIONE TECNICA

Con il decreto legislativo proposto si intende dare attuazione all'articolo 15 del regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo, nel rispetto della delega normativa conferita al Governo dalla legge 9 luglio 2015, n. 114, in particolare dall'articolo 3, conformando l'ordinamento interno alla disciplina comunitaria.

Il regolamento comunitario in questione stabilisce i requisiti relativi alla gestione dei flussi di Traffico Aereo (AFTM) e contiene una serie di prescrizioni, dirette ai soggetti che partecipano alle procedure AFTM e finalizzate al loro miglioramento e ad ottimizzare la capacità disponibile della rete europea di gestione del Traffico Aereo. A tal fine assume importanza fondamentale l'applicazione uniforme delle norme e procedure specifiche all'interno dello spazio aereo del cielo unico europeo e quindi l'effettiva attuazione delle prescrizioni del regolamento stesso.

Il provvedimento in esame realizza il collegamento della regola strumentale (c.d. norma-sanzione), che prevede conseguenze negative per chi viola la prescrizione, con le prescrizioni di comportamento (c.d. norma-precetto) contenute nel regolamento (UE) n. 255/2010, rendendo, in tal modo, queste ultime efficaci.

La disciplina sanzionatoria è stata costruita sui principi di legalità e di imparzialità dettati dalla Costituzione (articoli 23 e 97), con i criteri e le regole generali stabilite dalla legge organica sulle sanzioni amministrative, vale a dire la legge 24 novembre 1981, n. 689, Legge di depenalizzazione.

Di talché, con la disciplina sanzionatoria che si propone, si conferisce maggiore certezza alle norme sostanziali adottate a livello comunitario e, al contempo, si dà attuazione alla prescrizione di cui al sopra citato articolo 15.

Ai sensi dell'articolo 2 del provvedimento, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.) è l'autorità competente per l'applicazione del regolamento nonché per l'accertamento delle violazioni e per l'irrogazione delle sanzioni amministrative previste dal presente decreto.

L'E.N.A.C., istituito con decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, è un ente pubblico non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria, sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il predetto Ente, ai sensi dell'articolo 2 (funzioni) comma 1, lett. a) del citato decreto costitutivo, svolge, tra le varie attività, quella di regolamentazione tecnica ed ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché tenuta dei registri e degli albi nelle materie di competenza, esercitando le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione generale dell'aviazione civile (D.G.A.C.), al Registro aeronautico italiano (R.A.I.) ed all'Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.).



Per quanto attiene alla copertura finanziaria, l'articolo 9 prevede esplicitamente che dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che l'E.N.A.C. provvede ai compiti di cui al presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. L'attuazione delle disposizioni di cui al presente decreto avverrà, infatti, da parte dell'Ente mediante le strutture interne e le risorse umane disponibili, idonee e numericamente sufficienti per lo svolgimento delle attività ivi previste.

I proventi derivanti dall'applicazioni delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal presente decreto sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per essere successivamente trasferiti all'E.N.A.C., su apposito capitolo, ai fini del miglioramento delle attività di sorveglianza e di sicurezza del volo, già svolte dall'Ente, senza ingenerare alcun tipo di potenziamento delle attività istituzionali del medesimo.

L'aggiornamento degli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui agli articoli 4, 5, 6 e 7 è previsto ogni due anni entro il 1° dicembre, con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle variazioni dell'indice nazionale dei prezzi del consumo per l'intera collettività, rilevato dall'ISTAT nel biennio precedente, con la precisazione che gli aggiornamenti si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo.

All'articolo 10 si prevede, infine che, entro il 30 settembre di ogni anno, l'E.N.A.C. è tenuta a trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sull'applicazione del presente decreto nonché sulle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate.

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

☒ POSITIVO

☐ NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

25 LUG. 2019



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE LA DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LA VIOLAZIONE DELLE DISPOSIZIONI REGOLAMENTO (UE) N. 255/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 25 MARZO 2010 RECANTE NORME COMUNI PER LA GESTIONE DEI FLUSSI DEL TRAFFICO AEREO

ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Con il decreto legislativo proposto si intende dare attuazione all'articolo 15, del regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo, nel rispetto della delega normativa conferita al Governo dalla legge 9 luglio 2015, n. 114, in particolare dall'art. 3, conformando l'ordinamento interno alla disciplina comunitaria.

Il regolamento comunitario in questione stabilisce i requisiti relativi alla gestione dei flussi di Traffico Aereo (AFTM) e contiene una serie di prescrizioni, dirette ai soggetti che partecipano alle procedure AFTM e finalizzate al loro miglioramento e ad ottimizzare la capacità disponibile della rete europea di gestione del Traffico Aereo. A tal fine assume importanza fondamentale l'applicazione uniforme delle norme e procedure specifiche all'interno dello spazio aereo del cielo unico europeo e quindi l'effettiva attuazione delle prescrizioni del regolamento stesso.

Il proposto atto normativo realizza il collegamento della regola strumentale (c.d. norma-sanzione), che prevede conseguenze negative per chi viola la prescrizione, con le prescrizioni di comportamento (c.d. norma-precetto) contenute nel regolamento (UE) n. 255/2010, rendendo, in tal modo, queste ultime efficaci.

La disciplina sanzionatoria è stata costruita sui principi di legalità e di imparzialità dettati dalla Costituzione (articoli 23 e 97), con i criteri e le regole generali stabilite dalla legge organica sulle sanzioni amministrative, vale a dire la legge 24 novembre 1981, n. 689, *Legge di depenalizzazione*.

Di talché, con la disciplina sanzionatoria che si propone, si conferisce maggiore certezza alle norme sostanziali adottate a livello comunitario e, al contempo, si dà attuazione alla prescrizione di cui al sopra citato art. 15.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il presente intervento normativo si concreta nell'esercizio della delega normativa, come sopra evidenziato, al fine di costituire l'impianto sanzionatorio correlato alle

prescrizioni, direttamente efficaci e applicabili nell'ordinamento giuridico italiano, contenute nel reg. (UE) n. 255/2010, nell'intento di ottimizzare la capacità disponibile di gestione dello spazio aereo e garantire un elevato livello di sicurezza nel settore dell'aviazione civile.

L'intervento normativo consentirà di svolgere una funzione dissuasiva per gli operatori del settore aeronautico ed assicurare il rispetto dei requisiti e delle prescrizioni relative alla gestione dei flussi di Traffico Aereo (AFTM) contenute nel regolamento europeo.

Le sanzioni ivi previste, nell'ottica di una generale depenalizzazione delle sanzioni nel settore della sicurezza aeronautica, sono di natura amministrativa pecuniaria e il relativo procedimento di irrogazione è regolato dalla legge 24 novembre 1981, n. 689.

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

Il presente decreto legislativo si innesta nell'ordinamento giuridico, sostanzialmente introducendo nuove fattispecie di illecito amministrativo.

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

L'intervento normativo è conforme alla disciplina costituzionale.

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

Il decreto legislativo non presenta aspetti di interferenza o di incompatibilità con le competenze costituzionali delle Regioni, incidendo su materia (aeronautica) riservata alla competenza dello Stato.

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

Le disposizioni contenute nell'intervento normativo in esame 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 decreto legislativo inerisce a materie assistite da riserva assoluta di legge, non suscettibile di delegificazione.

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

Non risultano pendenti progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

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

Le disposizioni contenute nel provvedimento non contrastano con i principi fissati in materia dalla giurisprudenza anche costituzionale e della Corte di Cassazione, né risultano giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo oggetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento europeo.

Il decreto legislativo non presenta aspetti di interferenza o di incompatibilità con l'ordinamento europeo, al contrario, viene proposto in attuazione del medesimo.

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

Per la mancata attuazione dell'art. 15, regolamento (UE) n. 255/2010, da parte dello Stato italiano, con lo *Standardisation inspection status report CAW.IT.10.2009*, la *European Aviation Safety Agency (E.A.S.A.)* ha formulato un rilievo individuando, nella data del 30 giugno 2013, il termine ultimo per la predisposizione del prescritto impianto sanzionatorio. Tale rilievo è stato reiterato nel mese di febbraio del corrente anno e chiuso il 28/6/2016 avendo fornito all'Agenzia l'evidenza della predisposizione della bozza di decreto legislativo per il prosieguo dell'iter legislativo, significando che in mancanza del suo perfezionamento, la Commissione potrà decidere di avviare una procedura di infrazione a norma dell'art. 258 del Trattato per attuazione non corretta dell'art. 15 del regolamento della Commissione.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.
L'intervento è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano procedimenti pendenti avanti la Corte di Giustizia dell'Unione europea aventi il medesimo o analogo oggetto.

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

Non risultano pendenti giudizi innanzi alla Corte Europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.
Si richiama il punto 10, della Parte II, della presente analisi.

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.

Il provvedimento non contiene nuove definizioni normative.

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

I riferimenti normativi che figurano nel decreto sono corretti.

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

Il decreto legislativo non prevede novelle.

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

Il decreto legislativo non prevede abrogazioni.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il decreto legislativo non prevede disposizioni aventi effetti retroattivi.

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

Non sono presenti deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

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

Non sono previsti atti successivi attuativi di natura normativa.

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 sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici oltre quelli già disponibili.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)
(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 16 gennaio 2013)

TITOLO: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE: "DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LA VIOLAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO (UE) 255/2010 DELLA COMMISSIONE DEL 25 MARZO 2010, IN MATERIA DI NORME COMUNI PER LA GESTIONE DEI FLUSSI DEL TRAFFICO AEREO".

SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

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

Con il decreto legislativo proposto si intende dare attuazione all'articolo 15, del regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo, nel rispetto della delega normativa conferita al Governo dalla legge 9 luglio 2015, n. 114, in particolare dall'articolo 3, conformando l'ordinamento interno alla disciplina comunitaria.

Il regolamento comunitario in questione stabilisce i requisiti relativi alla gestione dei flussi di Traffico Aereo (ATFM) e contiene una serie di prescrizioni, dirette ai soggetti che partecipano alle procedure ATFM, finalizzate al loro miglioramento e ad ottimizzare la capacità disponibile della rete europea di gestione del Traffico Aereo. A tal fine assume importanza fondamentale l'applicazione uniforme delle norme e procedure specifiche all'interno dello spazio aereo del cielo unico europeo e quindi l'effettiva attuazione delle prescrizioni del regolamento stesso.

Il proposto atto normativo realizza il collegamento della regola strumentale (c.d. norma-sanzione), che prevede conseguenze negative per chi viola la prescrizione, con le prescrizioni di comportamento (c.d. norma-precetto) contenute nel regolamento (UE) n. 255/2010, rendendo, in tal modo, queste ultime efficaci.

La disciplina sanzionatoria è stata costruita sui principi di legalità e di imparzialità dettati dalla Costituzione (articoli 23 e 97), con i criteri e le regole generali stabilite dalla legge organica sulle sanzioni amministrative, vale a dire la legge 24 novembre 1981, n. 689, *Legge di depenalizzazione*.

Di talché, con la disciplina sanzionatoria che si propone, si conferisce maggiore certezza alle norme sostanziali adottate a livello comunitario e, al contempo, si dà attuazione alla prescrizione di cui al sopra citato articolo 15.

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

L'obiettivo a breve termine del presente intervento normativo è di istituire il necessario sistema sanzionatorio a corredo delle prescrizioni contenute nel regolamento (UE) n. 255/2010, nell'intento di ottimizzare la capacità disponibile di

gestione dello spazio aereo e garantire la sicurezza delle attività di volo o degli aeroporti nell'ambito dell'esercizio della delega normativa di cui all'articolo 3 della legge 9 luglio 2015, n. 114.

L'intervento normativo, nel medio periodo, consentirà di sanzionare in termini punitivi i trasgressori delle regole mentre, nel lungo periodo, la prospettiva del rischio della sanzione produrrà effetti dissuasivi, inducendo a un'applicazione più puntuale e rispettosa della normativa europea.

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

L'indicatore che consente la verifica del grado di raggiungimento dei sopra descritti obiettivi è rappresentato dal numero delle sanzioni amministrative applicate a seguito dell'adozione del presente decreto legislativo nel breve periodo nonché nel lungo periodo. Pertanto, lo strumento di misurazione dell'effetto dissuasivo del sistema sanzionatorio consisterà nel minor numero di trasgressioni registrate.

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

I destinatari diretti del provvedimento sono i fornitori dei servizi del traffico aereo, gli «operatori», cioè le persone, le organizzazioni o le imprese che effettuano o che offrono di effettuare operazioni di trasporto aereo, i gestori aeroportuali e il coordinatore di bande orarie.

La chiara definizione dell'ambito di applicazione dell'azione comunitaria consente di individuare, senza ambiguità, le persone, le organizzazioni e i prodotti soggetti alle disposizioni sanzionatorie. A tale scopo contribuisce pure la chiara definizione delle esclusioni, riportate nell'articolo 1, comma 2 del decreto proposto.

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

Lo schema originario del provvedimento è stato predisposto da ENAC. Sono stati chiamati a partecipare ingegneri e personale specializzato del settore specifico del comparto aeronautico (ATM/ANS), regolato dal regolamento (UE) n. 255/2010.

La bozza elaborata è stata, successivamente, condivisa con la Direzione Generale per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Sullo schema di decreto è stato effettuato un approfondito confronto con tutte le Amministrazioni interessate presso il Dipartimento per le Politiche Europee.

Non si è ritenuto necessario consultare soggetti esterni all'amministrazione pubblica, stante la natura prettamente tecnica dell'intervento del comparto aeronautico (ATM/ANS), regolato dal regolamento (UE) n. 255/2010.

SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO ("OPZIONE ZERO")

L'opzione di non intervento non avrebbe consentito di porre in essere uno strumento dissuasivo per gli operatori del settore aeronautico inadempienti verso il rispetto dei requisiti stabiliti dal regolamento (UE) n. 255/2010.

SEZIONE 4 - OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO

Quanto al merito delle scelte effettuate nel decreto, le possibili opzioni alternative di intervento regolatorio sono state scartate o perché incompatibili con l'articolo 15, regolamento (UE) n. 255/2010, dalla legge delega e, infine, dalla legge 24 novembre 1981, n. 689.

In conclusione si è ritenuto, per la specificità della materia, che le opzioni prescelte, siano le più idonee al raggiungimento degli obiettivi indicati.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI

L'intervento in oggetto è individuato dalla necessità di dare attuazione all'articolo 15 del regolamento in argomento, che prevede la definizione del regime sanzionatorio applicabile per inosservanza del regolamento medesimo.

A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

L'intervento oggetto della proposta non presenta svantaggi, poiché risponde all'esigenza di costituire un quadro sanzionatorio per la violazione delle norme di cui al regolamento (UE) n. 255/2010. Gli effetti non potranno che essere positivi, non solo per l'effetto dissuasivo che le sanzioni produrranno, ma certamente anche per l'ottimizzazione della capacità disponibile di gestione dello spazio aereo e il miglioramento della sicurezza delle attività di volo o degli aeroporti. L'opzione prescelta, infatti, consentirà di introdurre nell'ordinamento interno un sistema di tutela e controllo della gestione dei flussi del traffico aereo, concorrendo contestualmente al miglioramento delle condizioni generali del trasporto aereo tramite l'effetto deterrente attuato con sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive.

La medesima opzione è stata effettuata in altri decreti sanzionatori, attuativi dei relativi regolamenti europei, in materia di trasporto (vedasi, ad esempio, per il settore aereo il d. lgs. 4 ottobre 2007, n. 172, recante la disciplina sanzionatoria in materia di assegnazione di bande orarie in materia di disciplina sanzionatoria o il d. lgs. 27 gennaio 2006, n. 69, recante le disposizioni sanzionatorie per la violazione del Regolamento (CE) n. 261/2004 in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato).

Nel caso di specie, l'articolo 15 del regolamento (UE) n. 255/2010 rimette agli Stati Membri la disciplina di un sistema sanzionatorio per la violazione delle prescrizioni

ivi contenute, prevedendo che esse siano effettive, proporzionate e dissuasive. A tal fine, è designato, quale organismo responsabile dell'applicazione del regolamento, l'E.N.A.C. che, attraverso un proprio provvedimento, da emanare entro 60 giorni dalla pubblicazione del decreto, disciplina i procedimenti per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni, onde assicurare agli interessati la piena conoscenza degli atti istruttori, il contraddittorio in forma scritta e orale, la verbalizzazione e la separazione tra funzioni istruttorie e funzioni decisorie.

La possibilità di contestazioni multiple, conseguenti al notevole numero di attività ricorrenti poste in essere dagli interessati, rende la misura delle sanzioni indubbiamente dissuasiva e deterrente.

Lo schema di decreto è stato predisposto a seguito di specifica istruttoria condotta da un apposito gruppo di lavoro composto da personale della Direzione Generale per gli aeroporti e trasporto aereo e dell'E.N.A.C., con l'intento, da attuarsi tramite la previsione sanzionatoria, di:

- 1) correggere la condotta del trasgressore;
- 2) sanzionare in termini di corretta proporzione la condotta, tenuto conto della natura della violazione e del danno;
- 3) mitigare i danni causati;
- 4) dissuadere da future non conformità;
- 5) escludere benefici derivanti da azioni di non conformità.

A tal fine, si è proceduto alla analisi dei comportamenti sanzionabili previsti dal regolamento UE n. 255/2010, classificandoli in tre classi di gravità:

- 1) Minore
 - nessun danno o danno minimo;
 - colpa lieve del trasgressore;
 - il trasgressore non ha ottenuto alcun vantaggio dalla violazione.
- 2) Grave
 - danno significativo;
 - colpa grave del trasgressore;
 - il trasgressore ha ottenuto vantaggi significativi dalla violazione.
- 3) Molto grave
 - danno grave;
 - dolo del trasgressore;
 - il trasgressore ha ottenuto vantaggi notevoli dalla violazione.

I minimi pecuniari applicabili sono stati determinati prevedendo un ammontare di 1.000,00 Euro, di 2.000,00 Euro, o di 4.000,00.

Ciascuna violazione è classificata nelle predette fasce di gravità e nell'ambito di queste la misura della sanzione è opportunamente disciplinata dalla regolamentazione di dettaglio a cura dell'E.N.A.C. che tiene conto di fattori aggravanti e fattori di mitigazione nella determinazione dell'ammontare della sanzione collocandola tra la misura minima e la misura massima.

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

L'intervento normativo non produce effetti sulle micro, piccole e medie imprese.

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

Non sono previsti oneri informativi a carico delle categorie sopra indicate.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

L'E.N.A.C., a cui è demandato il compito di irrogare le sanzioni previste dal decreto legislativo, è in grado di dare attuazione alle nuove norme in quanto unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile. L'attuazione immediata delle nuove norme avviene, tramite le strutture interne e l'organizzazione già in atto dell'E.N.A.C., senza ulteriori oneri per la finanza pubblica.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITÀ DEL PAESE

Il decreto legislativo, attenendo all'attività sanzionatoria, non presenta profili di diretta incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del paese.

SEZIONE 7 - MODALITÀ ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.

L'E.N.A.C. è il soggetto responsabile dell'attuazione dell'intervento normativo in esame.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

Non è prevista alcuna azione finalizzata alla pubblicità dell'intervento.

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

A norma dell'articolo 10 del decreto legislativo proposto, entro il 30 settembre di ogni anno, l'E.N.A.C. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sull'applicazione del decreto in commento nonché sulle sanzioni irrogate, attraverso le risorse strumentali e umane a disposizione, senza l'introduzione di nuovi oneri per la finanza pubblica. I dati ricavati serviranno anche a valutare l'efficienza e bontà dell'intervento.

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

Non sono previsti specifici meccanismi per la revisione dell'intervento regolatorio.

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

Gli aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR sono riconducibili al numero delle sanzioni amministrative applicate a seguito dell'adozione del presente decreto legislativo, nonché dalla riduzione del numero degli eventi critici, situazione insolite o crisi che comportano una perdita importante di capacità della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) o un grave squilibrio tra la capacità della EATMN e la domanda o una grave lacuna nel flusso di informazioni in una o più parti della EATMN, in conseguenza dell'utilizzo ottimale della capacità disponibile di gestione dello spazio aereo

L'articolo 10, del decreto legislativo proposto stabilisce che, entro il 30 settembre di ogni anno, l'E.N.A.C. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sull'applicazione del decreto in commento nonché sulle sanzioni irrogate, attraverso le risorse strumentali e umane a disposizione, senza l'introduzione di nuovi oneri per la finanza pubblica. I dati ricavati serviranno, altresì, a valutare l'efficienza e bontà dell'intervento.

SEZIONE 8 - RISPETTO DEI LIVELLI MINIMI DI REGOLAZIONE EUROPEA

Per l'intervento normativo proposto, la normativa europea richiede che le sanzioni siano effettive, proporzionate e dissuasive.