



ASSAEROPORTI

Associazione Italiana Gestori Aeroporti

**AUDIZIONE
X COMMISSIONE
COMMISSIONE INDUSTRIA DEL SENATO**

DECRETO LEGGE N. 3110

“Decreto Legge sulla Concorrenza, le Liberalizzazioni e le Infrastrutture”

ROMA, 07.02.2012

Note per l’Audizione della X Commissione Industria del Senato – Decreto Legge sulla Concorrenza, le Liberalizzazioni e le Infrastrutture

Il settore in cui operano le società di gestione aeroportuale si caratterizza ormai da un decennio per l’elevata incertezza regolatoria che ha condotto ad un blocco tariffario dal 2001, parzialmente mitigato con il recupero dell’inflazione consentito in via provvisoria negli anni più recenti.

I gestori aeroportuali hanno operato fino ad oggi in condizioni difficili in un contesto caratterizzato dalla quasi impossibilità da parte dei soggetti privati a finanziare gli investimenti necessari per soddisfare la domanda di trasporto aereo, a causa della mancanza di chiarezza dei ruoli: troppi soggetti istituzionali coinvolti, assenza di procedure ben definite, tempi non determinabili.

Il Decreto Legge sulla Concorrenza, le Liberalizzazioni e le Infrastrutture è una grande opportunità perchè introduce quegli elementi di certezza tanto attesi da tutti noi, consentendo al settore aeroportuale di contribuire allo sviluppo e alla crescita del Paese.

In particolare il DL sancisce:

- (1) la previsione di una specifica autorità indipendente di regolazione dei trasporti;
- (2) la disciplina che recepisce la direttiva comunitaria in materia dei diritti aeroportuali.

L’istituzione dell’Autorità dei Trasporti dota il settore di un **arbitro imparziale e indipendente** che opererà con regole chiare, tali da consentire il recupero del *gap* infrastrutturale aeroportuale italiano rispetto al resto d’Europa ampliando la capacità ricettiva e la qualità del servizio agli utenti. **L’assenza di un vero “responsabile unico del procedimento” in ragione di una responsabilità frammentata fra troppi interlocutori (ENAC, Ministeri, CIPE, Corte dei Conti, ...)** è la ragione del clima di “irresponsabilità istituzionale” che ha condotto ad un sostanziale congelamento delle tariffe aeroportuali da più di 10 anni, impedendo di fatto un improrogabile rinnovamento delle infrastrutture aeroportuali e il miglioramento della qualità del servizio per il passeggero. In presenza di molteplici interlocutori i tempi delle decisioni in materia di tariffe si sono allungati a dismisura oltre termini inaccettabili per un Paese moderno come vuole essere l’Italia. Tale esigenza fu già sottolineata da ASSAEROPORTI nell’audizione tenutasi presso la Commissione Trasporti della Camera dei Deputati nel luglio dello scorso anno.

Il recepimento della Direttiva 12/2009/CE può rappresentare l’occasione per individuare l’Autorità dei Trasporti, imparziale e indipendente, e allo stesso tempo introdurre le norme che consentano la **semplificazione** e lo **snellimento**, anche attraverso **tempistiche certe**, delle procedure previste nel nostro ordinamento per la determinazione dei diritti aeroportuali.

La stessa Commissione Trasporti della Camera, nel documento conclusivo sull’indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, datato 17 febbraio 2010, nonché le relazioni della IX Commissione Trasporti del Parlamento sul tema in questione¹ hanno opportunamente individuato nella complessità ed eccessiva articolazione del procedimento uno dei principali ostacoli al processo di liberalizzazione del trasporto aereo e dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali.

¹ IX Commissione Permanente (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni), Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/12/CE, concernente i diritti aeroportuali. Atto n. 380 (Seguito dell’esame, ai sensi dell’articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni), 2 Agosto 2011

In attesa di esaminare l'apposito disegno di legge istitutivo della Autorità indipendente di regolazione dei Trasporti, che il Governo dovrà presentare entro tre mesi dalla conversione del Decreto Liberalizzazioni, ASSAEROPORTI si riserva di valutare se la futura norma consentirà di dotare celermente il sistema dei Trasporti di una Autorità effettivamente indipendente che possa regolare il comparto aeroportuale nel rispetto dei principi comunitari.

Nelle more di questo importante appuntamento, avvertiamo però l'urgenza di sottolineare la nostra preoccupazione su come alcuni aspetti normativi contenuti nel decreto in oggetto:

- 1) **NON rispondono all'esigenza di rendere più agevoli e semplici i procedimenti amministrativi volti alla definizione e approvazione dei diritti aeroportuali:** Al fine di consentire che l'ENAC - in via transitoria riconosciuta come Autorità di Vigilanza - nonché la futura Autorità di regolazione dei Trasporti godano di un'effettiva imparzialità e indipendenza nell'espletare le loro funzioni di definizione dei modelli tariffari e approvazione dei diritti aeroportuali – che dovranno essere determinati dal gestore aeroportuale – **secondo lo spirito e i principi della Direttiva UE 12/2009** - va a nostro avviso espressamente statuito l'abrogazione o il riordino delle disposizioni di legge che attribuiscono ad altri Enti, Ministeri ed amministrazioni apposite, competenze e funzioni nelle diverse fasi di regolazione economica del settore del trasporto aereo, specialmente nella sua fase decisionale. (si veda proposta di emendamento all'Art.71 comma 2 in allegato)
- 2) **NON consentono all'Autorità di Vigilanza di determinare al meglio, in funzione delle esigenze del mercato, i modelli tariffari di riferimento, limitando la fissazione dei diritti aeroportuali a un modello unico:** Il richiamo contenuto nell'art. 76 – secondo cui i modelli tariffari devono essere ispirati alla legge 248/2005, concernente i cosiddetti requisiti di sistema - confligge con l'indipendenza che l'Autorità dovrebbe avere tanto nel definire quanto nel modulare i modelli tariffari per tenere conto delle esigenze del mercato alla luce anche delle differenti tipologie aeroportuali e differenti esigenze di sviluppo (per traffico, qualità, caratteristiche infrastrutturali, grado di concorrenza e strategie di business). Una effettiva apertura alla Concorrenza, alle Liberalizzazioni e alle Infrastrutture deve potere consentire all'Autorità di individuare i modelli tariffari da adottare, senza preconstituire un vincolo all'osservanza dei criteri fissati nel DL 2005 n.248, che prevedono un sistema di regolazione tariffaria in cui le compagnie aeree vengono sussidiate con una parte dei profitti delle attività commerciali realizzate, in modo imprenditoriale, dai gestori. Risulta difficile pensare che tale modello possa incentivare investimenti da parte dei privati al fine di garantire la modernizzazione del settore. (si veda proposta di emendamento Art. 76 comma 1 e 2 e Art. 80 comma 7 in allegato)
- 3) **NON DEFINISCONO UNA TEMPISTICA per l'approvazione dei diritti aeroportuali:** Il DL Liberalizzazioni non introduce alcun preciso limite di tempo entro il quale l'Autorità di Vigilanza si deve esprimere sul modello tariffario individuato dal gestore aeroportuale e sulle tariffe determinate dal gestore stesso, previa consultazione con gli utenti. L'introduzione di un termine vincolante introdurrà quegli elementi di certezza sulle procedure che sono chiesti dal settore. La mancata introduzione di un termine vincolante sarebbe, inoltre, in palese contrasto con quanto all'uopo previsto dall'Art. 6 comma 2 della Direttiva UE 12/2009. (si veda proposta di emendamento Art. 76 comma 4)

Con l'auspicio che queste brevi note possano trovare condivisione, ci auguriamo che gli illustri Membri di questa Commissione colgano la concreta volontà del comparto dei gestori aeroportuali di sostenere una modernizzazione del settore. Condizioni per noi imprescindibili sono la costituzione di una Autorità di Vigilanza con un ruolo effettivo di arbitro imparziale e indipendente e l'introduzione dei correttivi individuati nei nostri emendamenti, indispensabili per assicurare l'afflusso di capitali, anche privati, necessari per la realizzazione degli importanti investimenti all'uopo programmati dai vari gestori aeroportuali e una reale semplificazione dei procedimenti amministrativi che garantisca certezza giuridica a tutela di tutti gli operatori del settore.