LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 1731):

Presentato dal Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale (Gentiloni Silveri) e dal Ministro della difesa (Pinotti), in data 30 dicembre 2014.

Assegnato alla 3ª Commissione (Affari esteri, emigrazione), in sede referente, il 23 gennaio 2015, con pareri delle Commissioni 1ª (Affari costituzionali), 2ª (Giustizia), 4ª (Difesa) e 5ª (Bilancio).

Esaminato dalla 3ª Commissione (Affari esteri, emigrazione), in sede referente, il 17 febbraio 2015; il 4 giugno 2015.

Esaminato in Aula ed approvato il 15 luglio 2015.

Camera dei deputati (atto n. 3239):

Assegnato alla III Commissione (Affari esteri e comunitari), in sede referente, il 20 luglio 2015, con pareri delle Commissioni I (Affari costituzionali), II (Giustizia), IV (Difesa), V (Bilancio) e X (Attività produttive).

Esaminato dalla III Commissione (Affari esteri e comunitari), in sede referente, il 16 settembre 2015; il 29 ottobre 2015; il 4 novembre 2015.

Esaminato in Aula ed approvato definitivamente il 4 novembre 2015.

15G00216

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 17 settembre 2015, n. **201**.

Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 117 della Costituzione;

Visto l'articolo 698 del codice della navigazione, come modificato dall'articolo 3 del decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151;

Visto l'articolo 5, comma 1, lettera *c)*, del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85;

Visto l'articolo 6, comma 19, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2012, n. 122;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, con il quale è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali ed, in particolare, l'articolo 72 del medesimo decreto;

Visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e modifica il regolamento (UE) n. 913/2010, abrogando i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Visti gli indirizzi dell'11° Allegato «Infrastrutture» al DEF 2014-2016 in materia di Piano nazionale degli aeroporti;

Visto l'Atto di indirizzo per l'adozione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale n. 45695 del 31 dicembre 2012, assunto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti *pro-tempore*;

Visto 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;

Tenuto conto che, per l'identificazione dei predetti bacini, è stata assunta come base la ripartizione territoriale dell'Italia nelle aree sovraregionali dello schema NUTS-livello 1: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud, Isole;

Tenuto altresì conto che, in ciascuna delle predette aree sovraregionali, sono stati individuati i bacini di traffico omogeneo, con distanza massima di 2 h di percorso in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica, per complessivi n. 10: 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania, 6) Mediterraneo-Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia Occidentale, 9) Sicilia Orientale, 10) Sardegna;

Rilevato che, per ciascuno di tali bacini, sono stati identificati gli aeroporti di interesse nazionale in applicazione dei criteri fissati dall'articolo 698 del codice della navigazione: ruolo strategico, ubicazione territoriale, dimensioni e tipologia di traffico, previsioni progetti europei TEN;

Rilevato, inoltre, che nell'ambito degli aeroporti di interesse nazionale sono stati individuati, in base ai medesimi criteri di cui all'articolo 698 del codice della navigazione, gli aeroporti di particolare rilevanza strategica.

Constatato che, per l'identificazione degli aeroporti di particolare rilevanza strategica di ciascun bacino, sono stati presi in considerazione, innanzitutto, gli aeroporti inseriti nella core network europea, tra i quali, *in primis*, i gate intercontinentali Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia e che, laddove sono risultati inseriti più aeroporti rientranti nella core network, si è individuato quale aeroporto di particolare rilevanza strategica del bacino quello rivestente il ruolo di gate intercontinentale;

Constatato, altresì, che, nel caso in cui – nel bacino individuato – non è risultato insistere alcun aeroporto incluso nella core network, si è individuato quale aeroporto di particolare rilevanza strategica quello inserito nella comprehensive network con maggiori dati di traffico;

Atteso che si è prevista una eccezione per il bacino del Nord Ovest in cui, oltre allo scalo di Milano Malpensa, è stato considerato di particolare rilevanza strategica anche quello di Torino, a condizione che realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord Ovest;

Atteso che, in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali, si è prevista un'ulteriore eccezione alla regola di un solo aeroporto di particolare rilevanza strategica per ciascun bacino, per il bacino del Centro-Nord, per il quale gli aeroporti di particolare rilevanza strategica individuati sono due, ovvero Bologna e Pisa/Firenze, a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che per gli stessi si realizzi la gestione unica;

Considerato che gli aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino, ad eccezione di quelli di particolare rilevanza strategica, sono considerati di interesse nazionale purché si realizzino le condizioni di specializzazione dello scalo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, in un arco temporale ragionevole e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale;

Ritenuto necessario provvedere, ai fini della razionalizzazione e dello sviluppo del settore aeroportuale, all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, in attuazione dell'articolo 698 del codice della navigazione, nonché delle necessarie misure di efficientamento in un'ottica integrata sotto i profili territoriale, infrastrutturale, gestionale e finanziario, affidando al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la vigilanza circa la realizzazione delle azioni programmate e la promozione delle intese con le altre Amministrazioni interessate, in particolare con il Ministero della difesa per i profili di competenza;

Visto l'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 30 settembre 2014;

Acquisita l'intesa espressa dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano nella seduta del 19 febbraio 2015;

Sentita l'Agenzia del demanio;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nella adunanza del 19 marzo 2015;

Acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 27 agosto 2015;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

EMANA

il seguente regolamento:

Art. 1.

Aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale

1. In applicazione dei criteri fissati dall'articolo 698 del codice della navigazione, sono individuati gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, per ciascuno dei dieci bacini di traffico individuati nella rete territoriale nazionale, come di seguito specificati e nel rispetto delle condizioni di cui ai commi 4, 5 e 6;

Bacini di traffico	Aeroporti di interesse nazionale
Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo
Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste
Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli, Salerno
Mediterraneo/ Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone
Sicilia orientale	Catania, Comiso
Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero

2. Nell'ambito dei predetti aeroporti di interesse nazionale, rivestono una particolare rilevanza strategica, in relazione ai criteri stabiliti dall'articolo 698 del codice della navigazione, i seguenti scali:

Bacini di traffico	Aeroporti di particolare rilevanza strategica
Nord Ovest	Milano Malpensa, Torino
Nord Est	Venezia
Centro Nord	Bologna, Pisa /Firenze
Centro Italia	Roma Fiumicino
Campania	Napoli
Mediterraneo/Adriatico	Bari

Calabria	Lamezia Terme
Sicilia orientale	Catania
Sicilia occidentale	Palermo
Sardegna	Cagliari

3. Nell'ambito degli aeroporti di cui al comma 2, rivestono il ruolo di gate intercontinentali, per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico ed il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali, i seguenti aeroporti:

a) Roma Fiumicino, primario hub nazionale;

b) Milano Malpensa;

c) Venezia.

4. Gli aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica individuati dal presente decreto, rispettano le seguenti condizioni:

a) l'aeroporto è in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;

b) l'aeroporto è in grado di dimostrare, tramite un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.

5. L'aeroporto di Torino è considerato di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord Ovest.

6. Gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzino la gestione unica.

7. Le condizioni di cui al comma 4 e le procedure di cui al comma 8 non si applicano, altresì, per gli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, qualora non sussistano altre modalità di trasporto, in particolare ferroviario, adeguate a garantire tale continuità. L'assenza di modalità alternative adeguate è verificata dalle strutture competenti delle amministrazioni di cui al comma 8.

8. I gestori degli aeroporti di interesse nazionale, individuati ai sensi del presente decreto, ad eccezione di quelli di particolare rilevanza strategica, ove risulti dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la mancanza del possesso delle condizioni di cui al comma 4, devono presentare, nel termine di tre mesi da tali verifiche, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio.

9. In sede di prima applicazione del presente decreto, i gestori degli aeroporti allo stato non inseriti tra gli scali di interesse nazionale di cui al comma 1, possono presentare, entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni di cui al comma 4 o al comma 7. Gli aeroporti così individuati sono riconosciuti aeroporti di interesse nazionale in conformità della procedura prevista dall'articolo 698 del codice della navigazione, previa verifica della sussistenza di tali condizioni.

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dell'ENAC, verifica la realizzazione e il mantenimento delle condizioni di cui ai commi 4 ovvero 7, anche ai fini della revisione, con il medesimo procedimento di cui all'articolo 698 del codice della navigazione, della rete d'interesse nazionale, vagliando, in caso di mancata realizzazione, se la stessa è dipesa o meno da cause imprevedibili e non imputabili a responsabilità dei gestori. In assenza di tali cause, gli aeroporti cessano di essere di interesse nazionale.

11. Gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale, individuati, in base all'articolo 698 del codice della navigazione, dal presente decreto, sono trasferiti alle Regioni, ai sensi degli articoli 3 e 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85. Per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome, il trasferimento è attuato in conformità alle previsioni degli Statuti speciali e delle relative norme di attuazione. Con i provvedimenti di trasferimento è disciplinato altresì il regime finanziario dei servizi.

12. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vigila sull'attuazione di quanto previsto nel presente decreto, promuovendo, a tal fine, le intese con le altre Amministrazioni ed Enti competenti in ordine agli interventi di comune interesse.

13. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti favorisce ogni azione a salvaguardia delle Regioni in cui non esistono aeroporti, al fine di conseguire l'ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini, nonché di consentire alle stesse, in presenza dei necessari presupposti, l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 9 durante tutto il periodo di vigenza del presente decreto.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 settembre 2015

MATTARELLA

RENZI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

Visto, *il Guardasigilli:* ORLANDO

Registrato alla Corte dei conti l'11 dicembre 2015
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, reg. n. 1, foglio n. 3572

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee (GUCE).

Note alle premesse:

– L'articolo 87 della Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

– L'art. 117 della Costituzione dispone, tra l'altro, che la potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.

– Si riporta il testo vigente dell'art. 698 del Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione), pubblicato nella Gazz. Uff. 18 aprile 1942, n. 93, Ediz. Spec. :

«Art. 698 *(Aeroporti e sistemi aeroportuali d'interesse nazionale)*. – Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentita l'Agenzia del demanio, sono individuati, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN. Con il medesimo procedimento si provvede alle modifiche del suddetto decreto del Presidente della Repubblica.

Allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale, è istituito, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un comitato di coordinamento tecnico, composto dai rappresentanti delle regioni e delle province autonome, del Governo e degli enti aeronautici. La partecipazione al comitato di cui al presente comma non comporta la corresponsione di alcuna indennità o compenso né rimborsi spese.».

– Si riporta il testo dell'art. 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85 (Attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio, in attuazione dell'articolo 19 della legge 5 maggio 2009, n. 42), pubblicato nella Gazz. Uff. 11 giugno 2010, n. 134.

«Art. 5 *(Tipologie dei beni)*. – 1. I beni immobili statali e i beni mobili statali in essi eventualmente presenti che ne costituiscono arredo o che sono posti al loro servizio che, a titolo non oneroso, sono trasferiti ai sensi dell'articolo 3 a Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni sono i seguenti:

a) i beni appartenenti al demanio marittimo e relative pertinenze, come definiti dall'articolo 822 del codice civile e dall'articolo 28 del codice della navigazione, con esclusione di quelli direttamente utilizzati dalle amministrazioni statali;

b) i beni appartenenti al demanio idrico e relative pertinenze, nonché le opere idrauliche e di bonifica di competenza statale, come definiti dagli articoli 822, 942, 945, 946 e 947 del codice civile e dalle leggi speciali di settore, ad esclusione:

1) dei fiumi di ambito sovraregionale;

2) dei laghi di ambito sovraregionale per i quali non intervenga un'intesa tra le Regioni interessate, ferma restando comunque la eventuale disciplina di livello internazionale;

c) gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del codice della navigazione;

d) le miniere e le relative pertinenze ubicate su terraferma;

e) gli altri beni immobili dello Stato, ad eccezione di quelli esclusi dal trasferimento.

2. Fatto salvo quanto previsto al comma 4, sono in ogni caso esclusi dal trasferimento: gli immobili in uso per comprovate ed effettive finalità istituzionali alle amministrazioni dello Stato, anche a ordinamento autonomo, agli enti pubblici destinatari di beni immobili dello Stato in uso governativo e alle Agenzie di cui al decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e successive modificazioni; i porti e gli aeroporti di rilevanza economica nazionale e internazionale, secondo la normativa di settore; i beni appartenenti al patrimonio culturale, salvo quanto previsto dalla normativa vigente e dal comma 7 del presente articolo; le reti di interesse statale, ivi comprese quelle stradali ed energetiche; le strade ferrate in uso di proprietà dello Stato; sono altresì esclusi dal trasferimento di cui al presente decreto i parchi nazionali e le riserve naturali statali. I beni immobili in uso per finalità istituzionali sono inseriti negli elenchi dei beni esclusi dal trasferimento in base a criteri di economicità e di concreta cura degli interessi pubblici perseguiti.

3. Le amministrazioni statali e gli altri enti di cui al comma 2 trasmettono, in modo adeguatamente motivato, ai sensi del medesimo comma 2, alla Agenzia del demanio entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo gli elenchi dei beni immobili di cui richiedono l'esclusione. L'Agenzia del demanio può chiedere chiarimenti in ordine alle motivazioni trasmesse, anche nella prospettiva della riduzione degli oneri per locazioni passive a carico del bilancio dello Stato. Entro il predetto termine anche l'Agenzia del demanio compila l'elenco di cui al primo periodo. Entro i successivi quarantacinque giorni, previo parere della Conferenza Unificata, da esprimersi entro il termine di trenta giorni, con provvedimento del direttore dell'Agenzia l'elenco complessivo dei beni esclusi dal trasferimento è redatto ed è reso pubblico, a fini notiziali, con l'indicazione delle motivazioni pervenute, sul sito internet dell'Agenzia. Con il medesimo procedimento, il predetto elenco può essere integrato o modificato.

4. Entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro per le riforme per il federalismo, previa intesa sancita in sede di Conferenza Unificata ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati e attribuiti i beni immobili comunque in uso al Ministero della difesa che possono essere trasferiti ai sensi del comma 1, in quanto non ricompresi tra quelli utilizzati per le funzioni di difesa e sicurezza nazionale, non oggetto delle procedure di cui all'articolo 14-*bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, di cui all'articolo 2, comma 628, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 e di cui alla legge 23 dicembre 2009, n. 191, nonché non funzionali alla realizzazione dei programmi di riorganizzazione dello strumento militare finalizzati all'efficace ed efficiente esercizio delle citate funzioni, attraverso gli specifici strumenti riconosciuti al Ministero della difesa dalla normativa vigente.

5. Nell'ambito di specifici accordi di valorizzazione e dei conseguenti programmi e piani strategici di sviluppo culturale, definiti ai sensi e con i contenuti di cui all'articolo 112, comma 4, del codice dei beni

culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni, lo Stato provvede, entro un anno dalla data di presentazione della domanda di trasferimento, al trasferimento alle Regioni e agli altri enti territoriali, ai sensi dell'articolo 54, comma 3, del citato codice, dei beni e delle cose indicati nei suddetti accordi di valorizzazione.

5-*bis*.

5-*ter*.

6. Nelle città sedi di porti di rilevanza nazionale possono essere trasferite dall'Agenzia del demanio al Comune aree già comprese nei porti e non più funzionali all'attività portuale e suscettibili di programmi pubblici di riqualificazione urbanistica, previa autorizzazione dell'Autorità portuale, se istituita, o della competente Autorità marittima.

7. Sono in ogni caso esclusi dai beni di cui al comma 1 i beni costituenti la dotazione della Presidenza della Repubblica, nonché i beni in uso a qualsiasi titolo al Senato della Repubblica, alla Camera dei Deputati, alla Corte Costituzionale, nonché agli organi di rilevanza costituzionale.».

– Si riporta il testo dell'art. 6, comma 19, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78 (Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica),convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2012, n. 122 e pubblicato nella Gazz. Uff. 31 maggio 2010, n. 125, S.O.:

«19. Al fine del perseguimento di una maggiore efficienza delle società pubbliche, tenuto conto dei principi nazionali e comunitari in termini di economicità e di concorrenza, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, non possono, salvo quanto previsto dall'art. 2447 codice civile, effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito, né rilasciare garanzie a favore delle società partecipate non quotate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di esercizio ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infrannuali. Sono in ogni caso consentiti i trasferimenti alle società di cui al primo periodo a fronte di convenzioni, contratti di servizio o di programma relativi allo svolgimento di servizi di pubblico interesse ovvero alla realizzazione di investimenti. Al fine di salvaguardare la continuità nella prestazione di servizi di pubblico interesse, a fronte di gravi pericoli per la sicurezza pubblica, l'ordine pubblico e la sanità, su richiesta della amministrazione interessata, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri adottato su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con gli altri Ministri competenti e soggetto a registrazione della Corte dei Conti, possono essere autorizzati gli interventi di cui al primo periodo del presente comma.».

– Si riporta il testo dell' art. 72 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27(Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività), e pubblicato nella Gazz. Uff. 24 gennaio 2012, n. 19, S.O.:

«Art. 72 *(Definizioni)*. – 1. Ai fini del presente Capo si intende per:

a) aeroporto: qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;

b) gestore aeroportuale: il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali affidano, insieme con altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti e nella rete aeroportuale di interesse;

c) utente dell'aeroporto: qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e merci, da e per l'aeroporto di base;

d) diritti aeroportuali: i prelievi riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, nonché ai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo;

e) rete aeroportuale: un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale da uno Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale.».

Il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, è pubblicato nella G.U.U.E. 20 dicembre 2013, n. L 348.

Il Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e modifica il Regolamento (UE) n.913/2010, abrogando i Regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010, è pubblicato nella G.U.U.E. 20 dicembre 2013, n. L 348.

– Si riporta il testo dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 12 settembre 1988, n. 214. S.O.:

«Art. 17 *(Regolamenti)*. – 1. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunziarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi, nonché dei regolamenti comunitari;

b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;

c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;

d) l'organizzazione ed il funzionamento delle amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge;

e).

2. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il Consiglio di Stato e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti in materia, che si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta, sono emanati i regolamenti per la disciplina delle materie, non coperte da riserva assoluta di legge prevista dalla Costituzione, per le quali le leggi della Repubblica, autorizzando l'esercizio della potestà regolamentare del Governo, determinano le norme generali regolatrici della materia e dispongono l'abrogazione delle norme vigenti, con effetto dall'entrata in vigore delle norme regolamentari.

3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del ministro o di autorità sottordinate al ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei ministri prima della loro emanazione.

4. I regolamenti di cui al comma 1 ed i regolamenti ministeriali ed interministeriali, che devono recare la denominazione di «regolamento», sono adottati previo parere del Consiglio di Stato, sottoposti al visto ed alla registrazione della Corte dei conti e pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*.

4-*bis*. L'organizzazione e la disciplina degli uffici dei Ministeri sono determinate, con regolamenti emanati ai sensi del comma 2, su proposta del Ministro competente d'intesa con il Presidente del Consiglio dei ministri e con il Ministro del tesoro, nel rispetto dei princìpi posti dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni, con i contenuti e con l'osservanza dei criteri che seguono:

a) riordino degli uffici di diretta collaborazione con i Ministri ed i Sottosegretari di Stato, stabilendo che tali uffici hanno esclusive competenze di supporto dell'organo di direzione politica e di raccordo tra questo e l'amministrazione;

b) individuazione degli uffici di livello dirigenziale generale, centrali e periferici, mediante diversificazione tra strutture con funzioni finali e con funzioni strumentali e loro organizzazione per funzioni omogenee e secondo criteri di flessibilità eliminando le duplicazioni funzionali;

c) previsione di strumenti di verifica periodica dell'organizzazione e dei risultati;

d) indicazione e revisione periodica della consistenza delle piante organiche;

e) previsione di decreti ministeriali di natura non regolamentare per la definizione dei compiti delle unità dirigenziali nell'ambito degli uffici dirigenziali generali.

4-*ter*. Con regolamenti da emanare ai sensi del comma 1 del presente articolo, si provvede al periodico riordino delle disposizioni regolamentari vigenti, alla ricognizione di quelle che sono state oggetto di abrogazione implicita e all'espressa abrogazione di quelle che hanno esaurito la loro funzione o sono prive di effettivo contenuto normativo o sono comunque obsolete.».

Note all'art. 1:

– Per il testo dell'art. 698 del codice della navigazione, si veda nelle note alle premesse.

– Per i riferimenti al decreto legislativo n. 85 del 2010, si veda nelle note alle premesse.

– Si riporta il testo dell' articolo 3 del citato decreto legislativo n. 85 del 2010:

«Art. 3 *(Attribuzione e trasferimento dei beni)*. – 1. Ferme restando le funzioni amministrative già conferite agli enti territoriali in base alla normativa vigente, con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro per le riforme per il federalismo, con il Ministro per i rapporti con le Regioni e con gli altri Ministri competenti per materia, adottati entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo:

a) sono trasferiti alle Regioni, unitamente alle relative pertinenze, le miniere di cui all'articolo 5, comma 1, lettera *d)*, che non comprendono i giacimenti petroliferi e di gas e le relative pertinenze nonché i siti di stoccaggio di gas naturale e le relative pertinenze, e i beni del demanio marittimo di cui all'articolo 5, comma 1, lettera *a)* ed i beni del demanio idrico di cui all'articolo 5, comma 1, lettera *b)*, salvo quanto previsto dalla lettera *b)* del presente comma;

b) sono trasferiti alle Province, unitamente alle relative pertinenze, i beni del demanio idrico di cui all'articolo 5, comma 1, lettera *b)*, limitatamente ai laghi chiusi privi di emissari di superficie che insistono sul territorio di una sola Provincia.

2. Una quota dei proventi dei canoni ricavati dalla utilizzazione del demanio idrico trasferito ai sensi della lettera *a)* del comma 1, tenendo conto dell'entità delle risorse idriche che insistono sul territorio della Provincia e delle funzioni amministrative esercitate dalla medesima, è destinata da ciascuna Regione alle Province, sulla base di una intesa conclusa fra la Regione e le singole Province sul cui territorio insistono i medesimi beni del demanio idrico. Decorso un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto senza che sia stata conclusa la predetta intesa, il Governo determina, tenendo conto dei medesimi criteri, la quota da destinare alle singole Province, attraverso l'esercizio del potere sostitutivo di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.

3. Salvo quanto previsto dai commi 1 e 2, i beni sono individuati ai fini dell'attribuzione ad uno o più enti appartenenti ad uno o più livelli di governo territoriale mediante l'inserimento in appositi elenchi contenuti in uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri adottati entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, previa intesa sancita in sede di Conferenza Unificata ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro per le riforme per il federalismo, con il Ministro per i rapporti con le Regioni e con gli altri Ministri competenti per materia, sulla base delle disposizioni di cui agli articoli 1 e 2 del presente decreto legislativo. I beni possono essere individuati singolarmente o per gruppi. Gli elenchi sono corredati da adeguati elementi informativi, anche relativi allo stato giuridico, alla consistenza, al valore del bene, alle entrate corrispondenti e ai relativi costi di gestione e acquistano efficacia dalla data della pubblicazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri nella *Gazzetta Ufficiale*.

4. Sulla base dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 3, le Regioni e gli enti locali che intendono acquisire i beni contenuti negli elenchi di cui al comma 3 presentano, entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* dei citati decreti, un'apposita domanda di attribuzione all'Agenzia del demanio. Le specifiche finalità e modalità di utilizzazione del bene, la relativa tempistica ed economicità nonché la destinazione del bene medesimo sono contenute in una relazione allegata alla domanda, sottoscritta dal rappresentante legale dell'ente. Per i beni che negli elenchi di cui al comma 3 sono individuati in gruppi, la domanda di attribuzione deve riferirsi a tutti i beni compresi in ciascun gruppo e la relazione deve indicare le finalità e le modalità prevalenti di utilizzazione. Sulla base delle richieste di assegnazione pervenute è adottato, entro i successivi sessanta giorni, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le Regioni e gli enti locali interessati, un ulteriore decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, riguardante l'attribuzione dei beni, che produce effetti dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e che costituisce titolo per la trascrizione e per la voltura catastale dei beni a favore di ciascuna Regione o ciascun ente locale.

5. Qualora l'ente territoriale non utilizzi il bene nel rispetto delle finalità e dei tempi indicati nella relazione di cui al comma 4, il Governo esercita il potere sostitutivo di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131, ai fini di assicurare la migliore utilizzazione del bene, anche attraverso il conferimento al patrimonio vincolato di cui al comma 6.

6.».

– Per il testo dell'articolo 5 del citato decreto legislativo n. 85 del 2010, si veda nelle note alle premesse.

15G00213