

Disegno di Legge n. 727

**Delega al Governo per il riordino delle
disposizioni legislative in materia di trasporto aereo**

16 luglio 2019 ore 14:15

Onorevole Presidente, Onorevoli Senatori,

insieme ai colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci, siamo lieti di rispondere alla convocazione dell’Autorità in relazione al disegno di legge AS 727 recante *“Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di trasporto aereo”*.

Osserviamo preliminarmente che l’Autorità condivide le finalità del provvedimento di migliorare l’organizzazione e l’efficienza complessive del settore in vista della sua valorizzazione e del suo sviluppo.

Mentre valutazioni ulteriori e di maggiore dettaglio potranno essere formulate solo all’esito dell’esercizio concreto della delega, di seguito ci soffermeremo su alcuni dei principi e criteri direttivi contenuti nel disegno di legge avendo a mente le aree di competenza dell’Autorità e, segnatamente, quelle della regolazione economica dell’accesso alle infrastrutture e della tutela dei diritti dei passeggeri.

Seguendo l’ordine in cui principi e criteri sono enunciati nel provvedimento, riteniamo, in primo luogo, necessario rafforzare il programma di monitoraggio volto a migliorare la classificazione degli aeroporti; riteniamo, altresì, auspicabile che la nuova classificazione implichi un coinvolgimento dell’Autorità in considerazione della conoscenza del mercato che essa esprime.

*La classificazione degli
aeroporti*

Particolare attenzione rivolgiamo, inoltre, alla prefigurata costituzione di sistemi aeroportuali per garantire un più razionale ed efficace utilizzo della capacità

*Le reti e i sistemi
aeroportuali*

aeroportuale e la redistribuzione strategica dei flussi di traffico. Allo stesso tempo, esprimiamo l'esigenza di contenere il rischio di limitazioni della concorrenza che potrebbero conseguire all'applicazione di questo istituto e di quello delle reti aeroportuali. Auspichiamo, quindi, che eventuali incentivi alla costituzione di sistemi e reti siano supportati da puntuali e specifiche valutazioni in ordine all'efficienza delle gestioni, al contenimento dei costi atteso per gli utenti, alla trasparenza delle condizioni economiche, al grado di connessione intermodale degli aeroporti interessati ed agli impatti sulla qualità e razionalizzazione dei servizi di trasporto.

Avuto riguardo al potenziamento degli interventi finalizzati a garantire l'integrazione di infrastrutture, reti, tariffe e informazioni da rendere agli utenti – argomento, questo, di estremo interesse per l'Autorità – il legislatore delegato dovrà necessariamente tener conto dello sviluppo tecnologico che già consente di regolare l'allocazione e l'acquisto di capacità integrata, gestire itinerari intermodali, sincronizzare orari di diverse modalità di trasporto, acquistare schede elettroniche di pagamento e biglietti unificati. In proposito, la delega potrebbe, quindi, disporre in modo esplicito in ordine all'applicazione di tecnologie che favoriscono l'integrazione modale, sia in fase di offerta che in fase di veicolazione della domanda.

L'integrazione modale

Con riferimento alle competenze amministrative, l'art. 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37 (Legge europea 2018) delinea ancor più chiaramente il riparto delle competenze tra ART ed ENAC: per l'Autorità, le nuove norme completano l'ambito della titolarità delle funzioni di regolazione economica dalla quale, prima della legge n. 37/2019, erano esclusi gli aeroporti con contratto di programma in deroga (Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Milano Linate, Milano Malpensa e Venezia); d'altra parte, ENAC mantiene le funzioni attinenti alla regolazione tecnica, alla gestione del demanio aeroportuale e alla programmazione economica degli investimenti. È alla luce del nuovo assetto delle attribuzioni che intendiamo sviluppare la collaborazione istituzionale con ENAC.

L'art. 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37

Nel riferire annualmente al Parlamento sulle nostre attività, abbiamo reso conto degli effetti della regolazione economica dell'Autorità sulle tariffe, sull'andamento del traffico di passeggeri e sugli investimenti negli aeroporti ai quali erano già applicabili i

La regolazione economica delle infrastrutture aeroportuali

“Modelli ART” elaborati nel 2014, aggiornati nel 2017 e dei quali è ora in corso una complessiva revisione. A tali Rapporti ci riportiamo per brevità. Preme, tuttavia, ricordare anche in questa sede che, in coerenza con le metodologie applicate ad altre modalità di trasporto, i Modelli adottati dall’Autorità riflettono il principio dell’orientamento dei diritti aeroportuali ai costi operativi sostenuti dal Gestore, a favore del quale è assicurata una congrua remunerazione degli investimenti. Riteniamo che la velocità del processo di determinazione dei diritti e la certezza delle modalità della loro evoluzione nell’ambito dell’intero periodo regolatorio abbiano sin qui favorito e promosso nuovi investimenti negli aeroporti.

Gli incentivi all’attività volativa si traducono in riduzioni dei costi di accesso alle infrastrutture a favore di soggetti beneficiari determinati e incidono sull’equità e la non discriminatorietà delle condizioni di accesso alle infrastrutture. In proposito, la regolazione dell’Autorità già prevede che il gestore fornisca adeguate informazioni agli utenti sia in sede di consultazione, che in sede di consuntivo annuale nonché, e con un maggior livello di dettaglio, in sede di presentazione all’Autorità stessa della contabilità regolatoria. In proposito, auspichiamo che vengano attribuite all’Autorità funzioni di monitoraggio, vigilanza e sanzionatorie, anche al fine di prevenire eventuali effetti distorsivi sul mercato.

Gli incentivi all’attività volativa

La legge delega potrebbe, inoltre, prevedere un maggiore coinvolgimento degli utenti aeroportuali nella definizione dei piani d’investimento e nell’elaborazione degli standard di qualità dei servizi offerti e di tutela ambientale. Più specificamente, mutuando dai principi delineati nella direttiva 2009/12/CE e dalla disciplina nazionale di recepimento, potrebbero essere previsti meccanismi di consultazione degli *stakeholders* e di ricorso all’Autorità in caso di contestazioni.

I piani d’investimento

Nello stesso contesto, appare ragionevole che la tariffazione dell’accesso alle infrastrutture aeroportuali possa tener conto anche dei livelli di inquinamento ambientale prodotto dagli aeromobili, ivi compresa la raccolta differenziata e la gestione dei rifiuti. L’eventuale ridefinizione dei diritti aeroportuali alla luce di questa variabile non potrà, evidentemente, prescindere da un’analisi di *benchmarking* che consenta di individuare le migliori pratiche di differenziazione tariffaria.

La differenziazione tariffaria e la tutela dell’ambiente

Venendo alla materia dei diritti dei passeggeri, come l’Autorità ha già avuto modo di rappresentare, la multimodalità connota in misura crescente la domanda di servizi di mobilità e i passeggeri richiedono tutele immediate, semplici e coerenti. Questi sviluppi impongono di riconsiderare l’attuale sistema, che è articolato su base verticale e per distinte modalità di trasporto. Conseguentemente, riteniamo sia tempo di considerare l’opportunità che l’Autorità assuma funzioni di garanzia oltre che – come già oggi è – con riferimento al trasporto via ferrovia, bus e mare e vie navigabili interne¹, anche con riferimento al trasporto aereo, attualmente di competenza dell’ENAC².

Premesso quanto precede, desidero ringraziare, anche a nome dei Colleghi, il Presidente e i Senatori componenti della Commissione per l’attenzione che ci hanno riservato rimanendo, insieme a loro, a disposizione per rispondere a richieste di precisazione e di approfondimento.

¹ In materia ferroviaria, ved. il decreto legislativo 17 aprile 2014, n. 70, recante “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”, al quale l’Autorità ha dato esecuzione con regolamento adottato con delibera dell’Autorità n. 52/2014 del 4 luglio 2014. Con riferimento al trasporto via mare e vie navigabili interne, ved. il decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne” al quale l’Autorità ha dato esecuzione con proprio regolamento adottato con delibera n. 86/2015 del 15 ottobre 2015. In materia di trasporto via autobus, ved. il decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, recante “Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus” al quale l’Autorità ha dato esecuzione con proprio regolamento adottato con delibera n. 4/2015 del 20 gennaio 2015.

² Decreto legislativo 27 gennaio 2006, n. 69, recante “Disposizioni sanzionatorie per la violazione del Regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato”.