



Senato della Repubblica



Camera dei deputati

Giunte e Commissioni

XV LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 8

**COMMISSIONE PARLAMENTARE  
per la semplificazione della legislazione**

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SEMPLIFICAZIONE DELLA  
LEGISLAZIONE, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLO  
STATO DI ATTUAZIONE DEL PROCEDIMENTO PER  
L'ABROGAZIONE GENERALIZZATA DI NORME DI CUI  
ALL'ARTICOLO 14 DELLA LEGGE 28 NOVEMBRE 2005, N. 246

13<sup>a</sup> seduta: martedì 10 luglio 2007

Presidenza del presidente FUDA

## INDICE

### Audizione dei rappresentanti della Confcommercio e dell'Assaeroporti

PRESIDENTE . . . . .	<i>Pag.</i> 3, 6, 15 e <i>passim</i>	<i>ZAVI</i> . . . . .	<i>Pag.</i> 3
ALBONETTI . . . . .	18	<i>FORTUNA</i> . . . . .	4, 6
MAFFIOLI . . . . .	14	<i>FABRIZI</i> . . . . .	6, 10, 14 e <i>passim</i>
MELLANO . . . . .	14, 19	<i>MORMINO</i> . . . . .	7, 9, 10 e <i>passim</i>
SAPORITO . . . . .	9, 12, 16 e <i>passim</i>		

*Intervengono il dottor Enrico Zavi, funzionario del settore trasporti della Confcommercio, il dottor Antonio Fortuna, addetto alle relazioni industriali della Fedarlinea-Confcommercio, il dottor Fabrizio Fabrizi, segretario generale della Assaeroporti, accompagnato dall'avvocato Enrico Mormino, responsabile dell'area legale.*

*I lavori hanno inizio alle ore 11,05.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

#### **Audizione dei rappresentanti della Confcommercio e dell'Assaeroporti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla semplificazione della legislazione, con particolare riferimento allo stato di attuazione del procedimento per l'abrogazione generalizzata di norme di cui all'articolo 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246, sospesa nella seduta di martedì 12 giugno.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione dei rappresentanti della Confcommercio e dell'Assaeroporti. Sono presenti il dottor Antonio Fortuna, addetto relazioni industriali Fedarlinea-Confcommercio, il dottor Enrico Zavi, funzionario trasporti Confcommercio, il dottor Fabrizio Fabrizi, segretario generale Assaeroporti e l'avvocato Enrico Mormino, responsabile dell'area legale di Assaeroporti.

Ringrazio i nostri ospiti per aver accolto il nostro invito e dò subito la parola al dottor Zavi.

ZAVI. Signor Presidente, vorrei innanzitutto ringraziare la Commissione per aver previsto la nostra audizione e per averci consentito un cambio di data rispetto a quella originariamente prevista, che ci vedeva nell'impossibilità di intervenire.

Alla Confcommercio aderiscono diverse associazioni di imprese, attive nel settore dei trasporti e della logistica; penso alle imprese che fanno capo alla Conftrasporto nel settore del trasporto marittimo, all'armamento di linea della Fedarlinea che rappresenta il gruppo Tirrenia, ma anche agli agenti marittimi di Federagenti, ai piloti dei porti della Federpiloti o agli ormeggiatori dei porti dell'Angopi.

Nell'ambito dello specifico tema oggetto dell'indagine conoscitiva, tra queste federazioni, in particolar modo la Fedarlinea ha mostrato interesse a segnalare alcuni specifici temi all'attenzione della Commissione. Mi limito, quindi, ad introdurre l'intervento del collega, dottor Antonio Fortuna, di Fedarlinea che farà una sintesi della relazione da noi predisposta.

*FORTUNA.* Signor Presidente, signori senatori e onorevoli deputati, come anticipava il dottor Zavi, la Fedarlinea è l'associazione di rappresentanza delle società del gruppo Tirrenia di navigazione. Quindi, oltre alla Tirrenia che è la capogruppo, associa anche le quattro società regionali Toremar, Caremar, Saremar e Siremar. Fedarlinea aderisce a Confcommercio e ha ritenuto utile cogliere l'opportunità di questo incontro per segnalare a questa Commissione parlamentare le esigenze che il settore del trasporto marittimo avverte in materia di semplificazione della legislazione.

A tal fine, abbiamo prodotto un documento – che ho consegnato agli atti della Commissione – che mi limiterò a sintetizzare, preannunciando che Fedarlinea ha avviato con le proprie associate una consultazione per venire incontro all'invito che il presidente Fuda ha rivolto in occasione delle precedenti sedute anche ai rappresentanti di altre organizzazioni. Al fine di facilitare i lavori della Commissione, è stato chiesto di indicare i provvedimenti legislativi statali di cui si ritiene utile l'abrogazione o per i quali non s'intravede la necessità di mantenerne in vigore gli effetti, anche per offrire a queste realtà aziendali la possibilità di contribuire in maniera più diretta, visto che affrontano quotidianamente le istanze provenienti dalle amministrazioni e dalle autorità che a vario titolo intervengono nel nostro settore.

È necessaria una premessa: l'esercizio della navigazione marittima è regolato da un complesso di norme di fonte nazionale soprattutto internazionale. La Fedarlinea ha spesso registrato in questi anni la difficoltà dell'ordinamento interno a recepire tempestivamente le normative internazionali. In particolare, poiché nel nostro settore operano agenzie internazionali dell'ONU, soprattutto l'Organizzazione marittima internazionale (IMO), che si connotano per un'attività di normazione molto rapida, spesso si registra un certo ritardo da parte del nostro ordinamento nel recepirne le regolamentazioni. Questo elemento di carattere generale, però, non può far trascurare un altro aspetto che è, invece, di natura più pratica, vale a dire l'adeguamento di queste normative al contesto normativo statale che, in primo luogo, è fondato sul Codice della navigazione e quindi su un testo che sicuramente risente del periodo di emanazione.

La legge 28 novembre 2005, n. 246, esclude espressamente le disposizioni del Codice della navigazione dall'ambito delle disposizioni che potranno rientrare nel procedimento di abrogazione generalizzata di norme. Ci sembra, tuttavia, utile segnalare alla Commissione una proposta di legge, attualmente all'esame della Commissione trasporti della Camera dei deputati, che è stata già segnalata in occasione della seduta del 27

marzo scorso dal rappresentante di Assoport, che reca modifiche al Codice della navigazione. Intendiamo segnalare nuovamente l'Atto Camera n. 1707 perché contiene interventi utili anche per la filosofia che persegue: è una chiara dimostrazione di come alcune disposizioni attualmente vigenti costituiscano meri appesantimenti burocratici per le imprese, tanto del settore pubblico quanto di quello privato, non soltanto per gli operatori economici, ma per la stessa amministrazione, che spesso è costretta a far fronte a queste disposizioni normative con il proprio personale e, quindi, con un notevole dispendio di risorse economiche e professionali.

Vorremmo segnalare poi la mancata attuazione di alcune previsioni normative che rinviano molto spesso a norme emanate anteriormente e la mancanza di coordinamento tra vecchia e nuova produzione normativa. Nel breve documento che abbiamo presentato, indichiamo il caso del decreto legislativo n. 271 del 1999 che disciplina nel nostro settore la materia della salute e della sicurezza dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili. Detto provvedimento, importante per la sua connotazione sociale, contiene un articolo che prevede l'istituzione di Commissioni territoriali per l'igiene, la salute e la sicurezza del lavoro a bordo, rimasto sostanzialmente inattuato. Grave è che tale articolo preveda la sostituzione di organismi già istituiti da precedenti atti normativi. Mi riferisco, in particolare, alla Commissione territoriale per la prevenzione degli infortuni, l'igiene e la sicurezza del lavoro a bordo, che avrebbe dovuto sostituire la Commissione locale per l'igiene degli equipaggi, di cui all'articolo 82 della legge 16 giugno 1939, n. 1045. Poiché la disposizione contenuta all'articolo 31 del decreto legislativo n. 271/99 è rimasta sostanzialmente inattuata, ci troviamo oggi, in una materia così importante, di fronte alla sopravvivenza di norme di emanazione assai remota, quindi chiaramente anacronistiche.

Infine, desidero richiamare un tema spesso segnalato dalle organizzazioni audite nelle precedenti sedute: la necessità di modificare la normativa doganale. Riteniamo pienamente condivisibili i rilievi esposti su quest'argomento. Al riguardo, nel nostro documento abbiamo riportato un esempio segnalatoci dalla nostra società capogruppo, la Tirrenia che è oggi costretta a espletare una pratica doganale per l'imbarco di materiali che rientrano nelle dotazioni di bordo della nave o che comunque occorrono alla manutenzione della stessa. Quest'esempio ci è stato segnalato dall'azienda per indicare i molti adempimenti, oggi non più richiesti alle imprese che operano nei traffici internazionali, che vengono tuttora pretesi da imprese, come le nostre, che operano nel settore del cabotaggio nazionale ed effettuano il trasporto di passeggeri e merci tra porti dello Stato. A nostro avviso, ciò è emblematico di come vi sia la necessità di procedere ad una semplificazione e ad un'armonizzazione di questa materia.

Il mio intervento verrà integrato a breve da un'elencazione più dettagliata dei provvedimenti che s'intendono sottoporre all'attenzione della Commissione e, per facilitarne il lavoro, sarà accompagnata da una nota

in cui tenteremo di chiarire meglio i motivi per i quali si chiede la sospensione degli effetti di alcune disposizioni normative statali.

Confermo, ovviamente, alla Commissione la più ampia disponibilità e collaborazione anche nelle successive fasi dell'indagine conoscitiva.

**PRESIDENTE.** Vorrei sapere se le leggi da lei richiamate sono rimaste inapplicate perché inapplicabili o superate nel loro concetto oppure perché non c'è stata la volontà di applicarle, tenuto anche conto che in questo periodo la sicurezza sul lavoro è argomento di attualità nell'attività legislativa.

**FORTUNA.** Nel caso specifico che ho citato si tratta di una norma per la cui attuazione era prevista l'emanazione di un decreto dell'autorità marittima. Molto spesso è la diversità delle fonti a determinare l'inattuazione di alcune disposizioni, producendo all'interno dell'intero sistema lacune normative pericolose.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre domande, dò la parola al dottor Fabrizi, segretario generale dell'Assaeroporti.

**FABRIZI.** Signor Presidente, onorevoli deputati e senatori, come segretario generale di Assaeroporti vi porgo i saluti del presidente, ingegner Domenico di Paola che, essendo in questo momento all'estero, non ha potuto partecipare all'incontro odierno.

Nell'intento di rendere quanto più proficua possibile questa nostra partecipazione, ci siamo permessi di redigere una bozza di documento tecnico, che potrà, in quanto tale, essere oggetto di ulteriori approfondimenti anche da un punto di vista politico, riservandoci di trasmettervene successivamente la versione definitiva.

Assaeroporti è l'associazione dei gestori aeroportuali italiani che raccoglie, in questo momento, 39 società associate che potrebbero diventare 40 tra qualche settimana. In effetti, siamo l'unica associazione imprenditoriale associata a Confindustria che rappresenta la quasi totalità delle società operanti nel settore di riferimento (circa il 99,9 per cento delle società di gestione aeroportuale). Lo scopo di Assaeroporti è stato anche quello di affermare nel tempo il ruolo del gestore aeroportuale, alla fine riconosciuto dall'ultima modifica del Codice della navigazione; per molto tempo, infatti, gli operatori del settore hanno svolto le loro attività senza un effettivo riconoscimento giuridico, fatto salvo qualche provvedimento non sempre omogeneo.

Il documento che presentiamo è frutto del lavoro di ricerca che abbiamo effettuato proprio per individuare tutte le norme che potevano essere interessanti per l'analisi di questa Commissione, suddividendo il nostro intervento fra le norme *ante* e *post* 1970.

Nel nostro settore, specialmente negli ultimi anni, vi è stata una grande attività legislativa che ha però incontrato difficoltà, nella sua omogeneità, a trovare momenti di coerenza con la legislazione precedente; al-

tre modifiche sono in corso, tant'è vero che di recente l'8<sup>a</sup> Commissione del Senato ci ha auditi per conoscere le nostre valutazioni su due provvedimenti in corso d'approvazione che incideranno sul nostro settore: la riforma in materia di trasporto aereo, richiesta dal ministro Bianchi e il provvedimento riguardante le *Authority*. In quell'occasione abbiamo evidenziato alcune problematiche riguardanti il coordinamento di tali normative.

Assaeroporti, che è associata a Confindustria, avendo l'obiettivo statutario di promuovere gli interessi dei gestori aeroportuali, ha molto a cuore che si arrivi quanto prima ad una legislazione snella e semplice che trovi la sua attuazione operativa in modo abbastanza definitivo.

Purtroppo, ancora oggi bisogna registrare che soltanto una parte dei gestori aeroportuali può contare su una concessione totale, così come richiesto dalla legge. Purtroppo, le procedure relative a quest'attività non sono state ancora realizzate in pieno, nonostante si continui da anni nell'opera volta ad assicurare, secondo quanto previsto da tempo dalla normativa vigente, una gestione totale a tutte le società aeroportuali.

Chiedo ora all'avvocato Mormino, che oltre ad essere un brillante professionista è un fine analista di testi giuridici, di entrare nel merito dell'enunciazione tecnica delle disposizioni normative che in parte vanno abrogate e in altra parte mantenute nell'ambito del contesto precedentemente descritto.

*MORMINO.* Vi ringrazio per l'opportunità che ci viene data di offrire un contributo ai lavori della Commissione.

È importante premettere che, all'intensa attività legislativa che si è registrata a partire dal 1970, negli ultimi anni si è assistito ad una riforma pressoché totale e completa del Codice della navigazione nella parte che attiene il settore aeronautico. Da ultimo ricordo i decreti legislativi n. 96 del 2005 e n. 151 del 2006 a seguito dei quali è intervenuta una completa riformulazione del quadro normativo di riferimento del settore dell'aviazione civile, per quanto riguarda sia la normativa attinente alle società di gestione aeroportuale sia i vettori, gli *handlers* e tutti gli operatori pubblici e privati che operano nel settore dell'aviazione civile.

La riforma del Codice della navigazione ha completamente ridefinito i ruoli e le competenze delle istituzioni e soggetti che operano nel settore dell'aviazione civile, individuando tra l'altro la nuova figura del gestore aeroportuale. Inoltre, una serie di nuove norme sia operative che tecniche attinenti alla *security* e alla *safety*, hanno trovato implementazione nell'ultimo anno e mezzo.

A quest'intensa attività legislativa non sempre ha fatto però seguito un allineamento e un'armonizzazione sistematica del quadro normativo di riferimento. Uno degli obiettivi del legislatore era quello di procedere, nell'ambito della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, all'abrogazione espressa di tutte le norme non più attuali o incompatibili con le novellate disposizioni del Codice della navigazione. Poiché non sempre l'attività di coordinamento legislativo è risultata efficace,

l'Associazione con l'analisi tecnica presentata mira a delineare le disposizioni di legge che ancora possono essere oggetto di un intervento legislativo, con riferimento soprattutto al lavoro che sta svolgendo la Commissione.

Abbiamo distinto quest'analisi tecnica in due parti. Da un lato, una relazione su tutte le norme legislative antecedenti il 1° gennaio 1970, secondo quanto previsto dall'articolo 14 della legge n. 246 del 2005. Nell'ambito di quest'analisi abbiamo registrato ben 33 leggi ancora in vigore. In base ad una tabella riepilogativa da noi predisposta, di queste leggi solo nove possono ritenersi essenziali e debbono pertanto essere espressamente mantenute in vigore, mentre altre venti hanno esaurito la loro efficacia in quanto non più attuali o tacitamente superate dalla normativa sopravvenuta o riguardanti impegni di spesa relativi ad anni passati. Abbiamo segnalato analiticamente anche le ragioni per cui, secondo il mandato del citato articolo 14, si ritiene che si possa procedere alla abrogazione o al mantenimento espresso di tali leggi.

Analizzando sinteticamente soltanto le norme che si ritiene siano ancora essenziali ed importanti, si possono individuare tre principali tematiche. In primo luogo vi è quella relative alla polizia e all'organizzazione sanitaria degli aeroporti, tenuto conto che, in assenza di un nuovo intervento legislativo che riorganizzi e attualizzi l'aspetto sanitario in ambito aeroportuale e in generale dell'aviazione civile, le uniche norme di riferimento attualmente in vigore, che poi hanno dato seguito alla normativa tecnica da parte di ENAC, sono da rinvenirsi nel Regio decreto n. 1085 del 2 maggio 1940 e in un decreto ministeriale del 30 maggio 1967. Queste sono le norme di riferimento attualmente in vigore, che sanciscono tutti i profili d'igiene e sanità in ambito aeroportuale, dalle competenze dei medici alle attività sanitarie in ambito aeroportuale. Riteniamo essenziale che questi testi di legge rimangano in vigore.

Altrettanto dicasi per le disposizioni di legge che hanno sancito la costituzione di sei società di gestione aeroportuale, provvedendo anche all'affidamento e alla descrizione della natura della concessione *ope legis* degli aeroporti di Milano, Roma, Torino, Genova, Bergamo e Venezia. Anteriormente al 1970 risultano disposizioni normative relativamente agli aeroporti di Genova, Milano, Torino e Roma. Si tratta di disposizioni di legge importanti, anche perché sono le uniche attualmente ancora vigenti e applicate.

Lo stesso legislatore, nell'ambito della riforma del Codice della navigazione e di tutta la normativa che si è registrata negli ultimi anni – compreso il decreto ministeriale n. 521 del 1997 che regola le concessioni in ambito aeroportuale – ha mantenuto fermo il riferimento a queste disposizioni di legge. Si tratta, dunque, delle stesse leggi che hanno previsto l'affidamento dei beni aeroportuali a questa società; che prevedono la restituzione di tutti i beni affidati a società di gestione aeroportuale al demanio statale al termine del rapporto concessorio; che hanno previsto la natura pubblico-privata e la durata dell'affidamento stesso. Ebbene, riteniamo che queste leggi siano essenziali e che debbano



perciò essere espressamente mantenute in vigore; abbiamo indicato anche le ragioni per cui auspichiamo che ciò avvenga. In particolare, le stesse norme del Codice della navigazione hanno previsto un'entrata in vigore armonica e sistematica con l'istituto delle gestioni *ope legis*. Il legislatore, infatti, ha previsto un'entrata in vigore delle disposizioni previste dall'articolo 704, che regola l'istituto delle gestioni aeroportuali, al termine dell'efficacia di queste disposizioni di legge.

SAPORITO. Può chiarire meglio il significato di queste gestioni *ope legis*?

MORMINO. Si definisce *ope legis* la gestione o il rapporto concessorio istituito in base ad una legge specifica. In passato, soprattutto prima del 1970, il legislatore ha costituito di volta in volta con leggi specifiche determinate società di gestione aeroportuale, affidate prima ad un controllo prettamente pubblico, ha affidato a queste società per legge alcuni beni del demanio aeronautico, ha previsto la realizzazione di opere aeroportuali, come nel caso del sistema aeroportuale milanese, di Genova, di Roma e di tutte le altre società, ha regolamentato tutti i profili attinenti alla gestione aeroportuale. Si tratta di leggi specifiche per le singole società costituite, una diversa dall'altra, anche se spesso le differenze sono solo di dettaglio.

Si evidenziano dunque sei gestioni specifiche *ope legis* disciplinate analiticamente con leggi individuali dal legislatore e un istituto a carattere generale definito quale sistema delle gestioni totali, delineato a partire dal 1997. In realtà, anche se la legge istitutiva risale al 1993, il regolamento attuativo è stato emanato nel 1997. In tale regolamento (DM 521/97) è espressamente previsto che l'istituto delle gestioni totali si sarebbe dovuto applicare a tutte le società tranne quelle già titolari di concessione *ope legis*. Si è creata una sorta di doppio binario tra un sistema a carattere generale, che si applica in via amministrativa a tutte le società di gestione, ed un sistema simile nei principi e contenuti che prevede un istituto concessorio specifico (*ope legis*).

Nel 2005-2006, in sede di riforma del Codice della navigazione, il legislatore è intervenuto profondamente sull'istituto delle gestioni aeroportuali allineando tutti i profili di natura concorrenziale alle sopravvenute norme comunitarie e introducendo nel decreto legislativo n. 96 del 2005, articolo 3, comma 2, una serie di norme specifiche per il regime transitorio, dal passaggio da gestioni *ope legis* o gestioni già preesistenti al nuovo sistema di rapporto concessorio in ambito aeroportuale. Si tratta, quindi, di un settore che è stato profondamente esaminato e disciplinato, anche con interventi dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato. Poiché nell'attuale quadro giuridico di riferimento dette leggi hanno una loro valenza essenziale, essendo state armonizzate con le previsioni attuali, ne chiediamo espressamente la permanenza in vigore.

*FABRIZI.* Vorrei fare una precisazione in merito alla richiesta del senatore Saporito. Nella nostra relazione abbiamo riportato l'elenco delle 39 società associate che diventeranno 40 perché qualche altro piccolo aeroporto si sta associando. In effetti, ad oggi, solo ad alcune di queste società è stata affidata la gestione totale *ope legis*, segnatamente ad ADR, a SEA, a SACBO, ad Aeroporto di Genova, a SAGAT e a SAVE. A queste si sono poi aggiunte altre tre società: il SEAP, vale a dire il sistema aeroportuale della Puglia, che adesso si chiama Aeroporti di Puglia ed è l'unica società italiana che gestisce un sistema aeroportuale su base regionale; l'ADF per l'aeroporto di Firenze; la GESAC per l'aeroporto di Napoli. Questi tre provvedimenti non sono intervenuti secondo la procedura prevista, trattandosi di interventi mirati per vari motivi tecnico-giuridici.

L'Aeroporto di Bologna, la GEASAR e la SAT sono le prime tre società che, a tutti gli effetti, hanno avuto la gestione totale secondo le norme del 1997. E qui ci fermiamo, visto che le altre società, fra cui la Valerio Catullo e la SOGAER, sono in attesa di ricevere il provvedimento definitivo dei Ministri competenti (nei casi in cui l'aeroporto è militare, interviene anche il Ministro della difesa).

L'elenco delle società che non hanno ancora la gestione totale è lungo e anche se le grandi società già l'hanno, ve ne sono altre di importantissimi aeroporti italiani, come Catania, Verona e Palermo, per le quali questo provvedimento non è stato ancora adottato. Per non parlare poi degli aeroporti più piccoli, a cominciare da quello di Lamezia e Reggio-Calabria, il cui elenco sarebbe lunghissimo. Si tratta di una questione ancora aperta che è continuo motivo di attenzione da parte della nostra Associazione. Infatti, per i piccoli aeroporti – dove le norme previste non erano sufficientemente tipicizzabili per ricondurre gli stessi alla medesima normativa – abbiamo chiesto che venissero adottate delle linee guida per l'affidamento delle gestioni totali leggermente differenti, tali da consentire anche alle società con un traffico medio di circa 250.000 passeggeri di ottenere lo stesso provvedimento, con qualche variazione che adegui le norme alle tipicità delle realtà aeroportuali più piccole. Questa è per noi una delle ferite ancora aperte.

*MORMINO* Esaminate le gestioni *ope legis ante 1970* e riprendendo quanto detto dal dottor Fabrizi in merito alle gestioni totali, quindi alla disciplina normativa *post 1970*, vorrei fornire dei dati precisi e dei numeri di riferimento. Oltre alle sei «società *ope legis*» che abbiamo già descritto, altre sei società hanno ottenuto l'affidamento della gestione totale successivamente al 1997. Altre otto società, invece, dal 2005 hanno ottenuto la delibera positiva di ENAC – quindi hanno completato l'istruttoria, stipulato la convenzione, preso gli impegni – e sono in attesa del rilascio dell'affidamento della gestione totale. Al riguardo, faccio presente che il decreto legislativo n. 96 del 2005, articolo 3, comma 2, prevedeva il rilascio dell'affidamento entro il 23 giugno 2006. Tale termine, tuttavia, è stato disatteso e a tutt'oggi queste società sono ancora in attesa dei decreti dei Ministri competenti. Vi sono poi altre 20 società che hanno completato

tutti gli atti di loro competenza e attendono il completamento del procedimento.

L'affidamento della gestione agli aeroporti è importante per motivi di sicurezza e per quanto riguarda i ruoli e i compiti dei diversi operatori aeroportuali. Infatti, ai sensi della riforma del Codice della navigazione, soltanto le società che hanno la titolarità giuridica affidata mediante concessione sono soggetti giuridici capaci di espletare tutti i nuovi ruoli e compiti loro attribuiti. Soltanto i gestori totali in forza di un valido titolo concessorio sono assimilabili alla figura giuridica del gestore aeroportuale. Si creano, quindi, incertezze e complicazioni operative per tutti gli altri aeroporti, dove ad un sistema di riferimento per quanto riguarda operatività, sicurezza, compiti e mansioni non corrisponde una realtà fattuale correlata. Da un punto di vista operativo si creano, rallentamenti e problematiche rilevanti in termini di sicurezza. È importante, quindi, procedere all'implementazione delle gestioni aeroportuali per gli aeroporti che ne hanno titolo, soprattutto per dare attuazione al nuovo quadro normativo di riferimento.

Proseguendo, invece, sulle leggi *ante* 1970, che riteniamo importanti ed essenziali, richiamiamo da ultimo la disposizione di legge sulla liberalizzazione delle aree di atterraggio. Ad oggi, la legge n. 518 del 1968 è l'unica normativa giuridica di riferimento ed è stata ripresa anche nell'ambito della riforma del Codice della navigazione. Infatti, il decreto ministeriale dell'1 febbraio 2006, attuativo della suindicata legge, disciplina in maniera analitica l'uso delle piste e delle aree di atterraggio per quanto riguarda gli aeromobili, gli elicotteri e gli altri mezzi di trasporto aereo. Questa è un'altra norma che è ancora essenziale e che deve per ciò essere mantenuta in vigore.

Esaminando il quadro normativo attualmente in vigore, *post* 1970, ci preme indicare alcuni settori dove alla riforma del Codice della navigazione non è seguita un'armonizzazione normativa oppure detta attività avrebbe potuto essere più incisiva. Da un punto di vista operativo abbiamo registrato alcune problematiche e inconvenienti in alcuni settori che abbiamo descritto. Molte volte mediante una semplice interpretazione autentica, indicando le norme che magari sono state abrogate tacitamente e, quindi, semplificando il lavoro degli interpreti, si potrebbe ottenere un sistema lineare e snellire tutto l'impianto normativo di riferimento non più attuale.

Alcune aree sono prettamente tecniche, come quella della navigazione aerea; parliamo quindi della gestione del traffico aereo, che è una parte essenziale del trasporto aereo, perché riguarda la gestione di tutto il traffico in volo, settore della normativa che è stato oggetto di interventi legislativi, ma che, forse, non sono stati incisivi né risolutivi come è avvenuto invece per altri settori del trasporto aereo. Il legislatore, infatti, si è limitato ad intervenire con due soli articoli, il novellato 691 e il 691-*bis* del Codice della navigazione, non disciplinando il coordinamento degli stessi con tutte le preesistenti disposizioni di legge che cito brevemente:

il decreto-legge n. 511 del 1979, la legge n. 635 del 1979, i decreti del Presidente della Repubblica nn. 145 e 484 del 1981.

Ciò ha portato, in questi due anni, a una serie di contrasti interpretativi fra le istituzioni competenti (Ministero dei trasporti, ENAC ed ENAV *in primis*, essendo il soggetto maggiormente interessato). La nostra associazione di gestori aeroportuali ha vissuto questo dubbio interpretativo e ritiene che la questione potrebbe essere risolta mediante un semplice intervento di interpretazione autentica. Infatti, con l'introduzione in ambito comunitario del cosiddetto pacchetto «Cielo unico europeo», la cui norma di riferimento è il Regolamento CE n. 550 del 2004 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel «Cielo unico europeo», in tutti gli Stati membri è stata prevista una suddivisione dei blocchi di spazio aereo e il loro affidamento in esclusiva.

In Italia con la riforma del Codice di navigazione, all'articolo 691-*bis*, è stato previsto espressamente che tutti i blocchi dello spazio aereo devono essere affidati in esclusiva, per la prestazione dei servizi di navigazione aerea, ad ENAC, salvo quelli che sono di competenza dell'Aeronautica militare italiana. A questa suddivisione, però, non è seguito un allineamento della ripartizione preesistente (degli anni dal 1979 al 1981) e soprattutto non si è tenuto conto di tutti gli aeroporti che dal 1979 al 1981 sono stati gradualmente realizzati. Vi sono quindi fra ENAC, Ministero ed ENAV dubbi interpretativi sulla competenza per quanto riguarda alcuni aeroporti, che ricadono però sempre nei blocchi di spazio aereo suddivisi fra ENAC e Aeronautica militare. A tal proposito, riteniamo essenziale e chiarificatore un allineamento di questa suddivisione secondo l'impianto normativo comunitario.

Un'altra tematica che pensiamo possa essere semplificata e snellita è quella dell'inquinamento acustico, che seguiamo con particolare attenzione e che ha visto negli ultimi anni una serie di interventi legislativi in ambito comunitario, cui hanno fatto seguito norme d'attuazione a livello nazionale. Nel settore dell'inquinamento acustico, registriamo, anche a seguito della riforma in senso federalista dell'articolo 117 della Costituzione, una competenza marcata delle Regioni. Ebbene, ad oggi esiste un insieme di norme (18 leggi statali, leggi regionali, dieci direttive di riferimento) che non sono assolutamente coordinate l'una rispetto all'altra; vi sono, inoltre, norme prettamente tecniche del 1970 e del 1984 che sono state abrogate e che creano dei conflitti.

**SAPORITO.** La competenza delle Regioni è esclusiva?

**MORMINO.** La competenza delle Regioni è concorrente; tutti i principi e le norme di riferimento sono sempre statali. La ripartizione in questo settore è ben disciplinata ed analitica e non rileviamo conflitti di attribuzione tra Regioni e Ministero. I problemi sono operativi e di carattere tecnico, ponendo dubbi rilevanti agli interpreti che devono individuare le norme tecniche ad oggi effettivamente implementabili, gli adempimenti e gli obblighi dei rispettivi soggetti, ivi incluse le stesse istituzioni pubbli-

che. Riteniamo perciò che un testo unico in materia possa essere un'esigenza avvertita da parte di tutti gli operatori.

Un'altra tematica importante è quella relativa alla natura dei diritti oggi vigenti che sono di diverso tipo, i principali sono: diritti di imbarco per i passeggeri e di approdo, di partenza e di sosta per gli aeromobili nonché i diritti di sicurezza, la tassa di imbarco e sbarco merci. I diritti aeroportuali sono nati – l'ultima norma di riferimento risale al 1976 ed è ancora attuale – con la natura prettamente di tassa, anche perché nel 1970 vigeva una disciplina diretta dello Stato nel settore dell'aviazione civile. Gradualmente però questi diritti hanno visto una serie di interventi legislativi coordinati l'uno con l'altro che hanno portato da ultimo, con la legge n. 248 del 2005 sui requisiti di sistema, ad una profonda rivisitazione della natura e soprattutto delle modalità di elaborazione dei diritti aeroportuali che oggi sono tariffe imposte, essendo stata prevista una stretta correlazione tra gli importi previsti in via regolamentare (quindi dai Ministri competenti a seguito di un'attenta attività istruttoria) e i costi supportati dai singoli operatori.

Questa tematica è importante perché, purtroppo, una recente sentenza della Corte di cassazione ha sancito la natura dei diritti aeroportuali ancora come tasse, creando un problema operativo a tutti gli operatori e all'ENAC, che è il soggetto che incamera questi diritti. A fronte di questa sentenza, infatti, l'impianto normativo da ultimo delineato dalla citata legge n. 248 presenta rilevanti problemi applicativi. In questo caso, poiché ci troviamo di fronte ad un problema non tanto normativo quanto applicativo, forse sarebbe opportuna un'interpretazione autentica sulla natura dei diritti come delineata dalla legge n. 248 del 2005.

Riteniamo di particolare importanza anche la tematica della ripartizione delle competenze tra le diverse istituzioni nel settore dell'aviazione civile (segnatamente fra ENAC, Ministero prima delle infrastrutture e dei trasporti oggi dei trasporti e in parte anche delle infrastrutture) che è stata profondamente rivista dal Codice della navigazione. Nella nostra relazione abbiamo riportato un elenco analitico e preciso della normativa che individua e ripartisce competenze e ruoli; ad oggi, però, tale normativa non ha trovato concreta applicazione. Dubbi interpretativi tra le istituzioni hanno portato ad un appesantimento di tutti i procedimenti amministrativi che si ripercuotono anche sugli operatori. Lo stesso Ministero ha chiesto un intervento del Consiglio di Stato, che ha emesso nel 2005 un parere, che però non è stato risolutivo, dal momento che le problematiche permangono soprattutto nel settore della vigilanza. A nostro parere, il sistema attuale richiederebbe un intervento chiarificatore. Le norme sono precise ma devono essere implementate e, a tal fine, riteniamo necessaria un'interpretazione autentica sulle effettive competenze del Ministero e dell'ENAC.

Sintetizzando, l'articolo 687 del Codice di navigazione ha individuato l'ENAC come unica autorità di vigilanza, abrogando tacitamente le disposizioni del decreto ministeriale n. 521 del 1997 che prevede invece, all'articolo 11, una attività di vigilanza del Ministero nei confronti dei gestori ed un potere di nomina dei componenti del collegio sindacale (vedi anche

la recente abrogazione dell'art. 2450 c.c.). Oggi quest'attività di vigilanza del Ministero è circoscrivibile soltanto nei confronti dell'ENAC, che rispetto a tutti gli altri operatori privati e pubblici è l'autorità di vigilanza diretta.

Registriamo invece una competenza promiscua fra ENAC e Ministero che porta *in primis* ad uno scontro fra le due istituzioni e poi al blocco di tutti i procedimenti. Allora, siamo dell'avviso che un'interpretazione autentica dell'articolo 687 del Codice di navigazione e quindi l'abrogazione espressa dell'articolo 11 del decreto ministeriale n. 521 del 1997 possano essere risolutivi in materia, trattandosi di disposizioni superate nell'ambito del Codice di navigazione. Dunque, occorre chiarire i ruoli e i compiti dei diversi soggetti attualmente operanti nel settore della navigazione aerea.

Vi ringrazio dell'attenzione e resto a vostra disposizione per eventuali chiarimenti.

MAFFIOLI. Può dirci qualcosa sull'inquinamento acustico?

MORMINO. Sull'inquinamento acustico abbiamo suggerito un intervento sistematico, magari attraverso la predisposizione di un testo unico che allinei tutte le norme vigenti. Attualmente sono in vigore più di 20 fonti statali. Le norme sopravvenute non hanno mai previsto l'abrogazione espressa delle previgenti disposizioni di legge. Si evidenzia un insieme di rimandi tra disposizioni e decreti tecnici attuativi che oggi crea una certa difficoltà interpretativa. Forse un approccio armonico e sistematico al settore potrebbe essere utile per tutti.

MELLANO. L'esperienza del gestore unico della Regione Puglia che avete citato è stata positiva? In caso affermativo, quest'esperienza potrebbe essere applicata ad altre Regioni? Nella veste di deputato piemontese mi preme sottolineare che ogni Provincia vuole avere o è riuscita ad avere un aeroporto che poi non riesce a stare sul mercato. Mi limito a dire che abito vicino all'aeroporto di Levaldigi, nome che richiama uno dei casi più eclatanti di cattiva gestione dei soldi pubblici.

FABRIZI. L'unica realtà aeroportuale di respiro regionale è la società Aeroporti di Puglia spa, che comprende gli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie (Taranto) e che può essere considerata un esempio di pianificazione delle risorse aeroportuali. Infatti, è proprio attraverso una pianificazione unitaria che si possono trovare destinazioni specifiche per ogni singola realtà aeroportuale piuttosto che realizzare un'attività che non tende ad ottimizzare le risorse.

Il caso più eclatante è quello dell'aeroporto di Grottaglie-Taranto, dove di recente sono state ampliate le infrastrutture relative alla pista che oggi ha una lunghezza tale da servire voli intercontinentali. Nella zona è sorto un polo industriale di primissima qualità, perché la Boeing ha realizzato un'infrastruttura che provvede alla costruzione di una parte di fusoliera del nuovo Boeing 787; si tratta di attività ad altissima tecno-

logia. L'aeroporto è importante anche perché – in considerazione delle attuali modalità di costruzione degli aerei, le cui componenti sono realizzate in varie parti del mondo – quel pezzo di fusoliera viene trasportato dall'Italia nel punto di assemblaggio negli Stati Uniti con un aereo 747 allargato, appositamente studiato per trasportare quella specifica parte di aereo. Ciò dimostra che un aeroporto, apparentemente privo di traffico aereo, è stato trasformato in una realtà aeroportuale assolutamente di primissimo rilievo, con ricadute industriali molto importanti. Attualmente è l'unico esempio in Italia, anche se talvolta il ministro Bianchi ha sostenuto che questa potrebbe essere una strada per arrivare ad una razionalizzazione degli aeroporti, ancorchè particolarmente complessa.

Si evidenzia una serie di alleanze operative tra aeroporti, di cui alcuni costituiti in sistema, come ad esempio gli aeroporti di Venezia e di Treviso. Vi sono poi altre attività di aggregazione e di distribuzione, anche se in quest'ultimo caso si tratta di un'opportunità che è appena all'inizio. È un mondo in continuo fermento, molto condizionato dallo sviluppo del traffico aereo in Italia, dove la mobilità, anche se può apparentemente sembrare elevata, in rapporto agli altri Paesi europei è ancora molto bassa. Alcune difficoltà oggettive che si riscontrano attualmente nel Paese per alcuni operatori di primaria importanza (*in primis* l'Alitalia) stanno condizionando il settore; si spera che, una volta risolto il problema, verrà dato un ulteriore impulso al settore.

Nel 2006 si sono registrati 123 milioni di passeggeri in transito negli aeroporti italiani. Visto che l'incremento si colloca attualmente intorno al 9 per cento, quest'anno dovrebbe chiudersi con circa 140 milioni di passeggeri, cifre importanti che non devono impressionarci, perché il rapporto tra la popolazione e il traffico aereo in altri Paesi, specialmente per quanto riguarda la movimentazione internazionale, è addirittura di uno a cinque. In altri termini, mentre in Italia si muove un vettore, in altri Paesi se ne muovono cinque.

Abbiamo recentemente sviluppato uno studio sulla sostenibilità economica degli aeroporti italiani (se di interesse dei senatori e dei deputati sarà nostra cura trasmetterne copia alla Commissione per via telematica) che raccoglie molti stimoli e spunti che riguardano l'attività dell'associazione.

**PRESIDENTE.** In Puglia l'operazione di cui si parlava è stata resa possibile perché il capitale sociale è sottoscritto quasi totalmente dalla Regione, che è, in sostanza, l'azionista unico della società Aeroporti di Puglia spa. Un obiettivo importante è quello di superare la quota di un milione di passeggeri entro il 2008 per evitare il declassamento ad aeroporto regionale. Si paga lo scotto di tariffe elevate a seguito di un'insufficiente mobilità aerea, di un'operazione che non è andata a buon fine e questo proprio in un momento in cui a livello europeo si evidenzia invece una spinta massima alla riduzione delle tariffe relative ai voli. Lo scenario sta cambiando, tant'è vero che le Regioni più deboli stanno cercando di attrezzarsi. Per far parte dei circuiti europei e nazionali, gli aeroporti de-

vono garantire la propria autosufficienza e consentire ai passeggeri di volare a costi contenuti. Oggi con Alitalia il costo di un volo andata e ritorno Reggio Calabria – Roma supera le vecchie 800.000 lire mentre con Air Malta, che fa scalo a Reggio, la stessa tratta costa 180 euro. Questa è la realtà che stiamo vivendo.

SAPORITO. Vi ringrazio per la splendida relazione. Vorrei chiedere alcuni chiarimenti, avendo chiaro il quadro da voi esposto. Se ho ben capito, in materia di affidamento, la normativa vigente, prima e dopo il 1970, necessita di un intervento di armonizzazione da parte del legislatore. Al riguardo, m'interesserebbe avere qualche indicazione precisa sulle autorità competenti, atteso che in Senato le Commissioni di merito stanno esaminando la nuova normativa concernente le autorità amministrative indipendenti e la riforma del trasporto aeroportuale.

MORMINO. Per quanto riguarda l'affidamento delle gestioni totali, come riportato nella nostra analisi tecnica, la normativa *ante* e *post* 1970 è perfettamente armonizzata e sussiste un quadro giuridico di riferimento che va solo implementato. Nel 2004 era intervenuta l'Autorità garante della concorrenza e del mercato con un parere consultivo recepito poi nell'ambito della riforma del Codice della navigazione, non perché specificamente competente nel settore dell'aviazione aerea, ma per la sua competenza generale.

FABRIZI. Sarà nostra cura, come ho già comunicato al Presidente, inviarti un documento scritto su tale aspetto, giacché per l'associazione si tratta di una posizione politicamente molto chiara. Siamo stati auditi informalmente dal Parlamento solo sul provvedimento concernente il trasporto aereo, ma, ritenendo necessario un collegamento delle due normative, abbiamo sottolineato il bisogno di una disposizione legislativa in materia di *Authority* che dia chiarezza, immediatezza e unicità e, qualora si trattasse di un disegno più ampio, di una indicazione chiara delle competenze. Già adesso, infatti, soffriamo della presenza – denunciata anche in altre sedi – di più competenze.

Un esempio banale: l'ENAC istruisce le tariffe, uffici del Ministero dei trasporti le analizzano creando un contraddittorio interno, infine, interviene la terza stazione che è quella del Ministero dell'economia. Tre competenze su una stessa materia non aiutano, ma complicano i punti di vista e le analisi. Pertanto, in tutte le sedi abbiamo chiesto di individuare un sistema in grado di offrire una chiarezza di interlocuzione, con un interlocutore unico che abbia competenze chiare e che dica nelle varie materie ciò che si deve fare. Se siete d'accordo, faremo avere alla Commissione la breve analisi che abbiamo condotto sui vari punti di collegamento tra la legge di riforma del settore aeroportuale e la normativa concernente le *Authority*.



**SAPORITO.** Vorrei rivolgervi un'altra domanda. È stato detto che l'armonizzazione si può realizzare attraverso interpretazioni autentiche. Si è poi auspicato un testo unico per i settori più delicati (ad esempio, gestione del traffico aereo, inquinamento acustico, tariffe, tasse). Su questo punto v'invito a prestare attenzione. Avete la fortuna di avere un Codice della navigazione, che è la strada prioritaria indicata dalla legge che vi ha consentito di essere presenti oggi in questa sede e ha superato il problema dei testi unici. Vorrei conoscere la vostra propensione all'utilizzo del Codice come strumento per evidenziare tutte le norme vigenti. Come sapete, il testo unico raccoglie tutte le norme esistenti, mentre il Codice indica le norme effettivamente in vigore e l'integrazione del Codice è più facile e conforme allo spirito della legge.

**FABRIZI.** Abbiamo parlato di testo unico non in senso tecnico ma di unificazione di norme. È chiaro che ci riferiamo in misura sempre maggiore al nuovo Codice della navigazione. Tra l'altro, abbiamo anche contribuito materialmente con varie audizioni alla formazione dello stesso; pertanto, riteniamo che non sia perfetto, ma che rappresenti comunque un grandissimo passo avanti rispetto alla precedente situazione normativa.

Come ho detto all'inizio del mio intervento, nella legislazione italiana il gestore aeroportuale non aveva un'identificazione precisa; successivamente alcune leggi hanno dato indicazioni generiche, ma dal punto di vista normativo l'identificazione del ruolo è stata sancita attraverso la modifica del Codice della navigazione, che resta per noi il punto di riferimento. Tuttavia, stanti le numerose norme esistenti in materia ambientale, l'accorpamento e la semplificazione delle stesse sarebbero sicuramente di aiuto per tutti.

**MORMINO.** Tornando alla materia ambientale e all'inquinamento acustico, la normativa non riguarda soltanto il mondo aeroportuale, ma tutte le infrastrutture del territorio, dalle autostrade ai vari mezzi di trasporto, a tutte le sorgenti sonore. Si tratta, quindi, di una disciplina tecnica che riguarda tutti i settori del trasporto. Un intervento sistematico di semplificazione e di attualizzazione delle fonti tecniche di riferimento è un'esigenza avvertita non soltanto da noi come aviazione civile, ma potenzialmente da tutti gli altri operatori dei vari settori del trasporto aeroportuale.

Un'ultima segnalazione sull'inquinamento acustico: bisogna applicare alcune norme che non hanno mai avuto applicazione. Pensiamo, ad esempio, all'articolo 90 della legge n. 342 del 2000 che prevede l'istituzione di una tassa sul rumore, a cui è collegata una serie di interventi per mitigare gli effetti nocivi provocati dal rumore sulla popolazione di riferimento. Ebbene, questa norma non ha mai trovato attuazione perché la previsione dei criteri di determinazione e di implementazione della stessa è rinviata ad un decreto, che non è mai stato emanato. Riteniamo utile per il sistema nel suo complesso l'attualizzazione di tale previsione legislativa: è un intervento minimo ed essenziale che suggeriamo alla Commissione. La legge n. 342 prevede, infatti, anche la determinazione delle modalità ap-

plicative mediante un decreto del Ministro delle finanze. Bene, l'assenza di tale provvedimento ha implicato la mancata riscossione di una provvista potenzialmente utile e importante per tutti gli interventi necessari in materia di mitigazione del rumore.

ALBONETTI. Signor Presidente, più che una domanda vorrei svolgere una riflessione. Rivolgo, innanzitutto, il mio ringraziamento ai nostri ospiti per la grande chiarezza espositiva. Tra l'altro, fra tutte le audizioni svolte, questa ci permette di intravedere più da vicino una soluzione, non solo perché ho la sensazione che i problemi segnalati possano essere affrontati con una certa celerità e condivisione, ma anche perché in questo caso l'intervento legislativo di semplificazione sarebbe minore rispetto a quello da effettuare in altri settori quale, ad esempio, quello dei porti.

Sono interessato anch'io ai sistemi regionali e mi domando se Assaeroporti, rappresentando la totalità delle società, può assumere una posizione politica più generale. Vengo dall'Emilia Romagna e ritengo che gli aeroporti di Forlì e Rimini dovrebbero trovare con quello di Bologna una soluzione regionale, che veda una sorta di specializzazione dei diversi aeroporti in un sistema più allargato. Comunque, è solo una mia riflessione di accompagnamento ad una relazione esauriente.

FABRIZI. Assaeroporti è un'associazione di società, quindi, fa quello che queste ultime chiedono di fare, per cui se lo chiederanno, lo faremo.

MORMINO. Solo un contributo, un'analisi astratta: è opportuno e ragionevole un approccio sistematico per quanto riguarda lo sviluppo del trasporto aereo e quindi le infrastrutture e la tipologia di traffico; non dobbiamo però tralasciare la natura del trasporto aereo che è di per se stesso internazionale. A livello comunitario il concetto di Regione corrisponde a un sistema Paese e gli aeroporti regionali, come classificati nel 2006 dalla Commissione europea, sono quelli con un traffico medio di 5 milioni di passeggeri. In Italia solo quattro aeroporti registrano questo traffico e sono quelli di Malpensa e Linate che fanno parte del sistema milanese, di Roma, di Venezia e poi, a seconda degli anni, di Catania. L'aeroporto di Bergamo si aggira sui 3 milioni di passeggeri con proiezioni di crescita, ma fa parte del sistema milanese e deve per ciò essere considerato in quell'ambito.

FABRIZI. In realtà, l'aeroporto di Bergamo conta un traffico di quasi 5 milioni di passeggeri; tra l'altro, in questo momento, avendo uno scalo merci particolarmente attivo (credo sia il terzo scalo italiano dopo Malpensa e Fiumicino) in termini di unità di traffico (intendendo l'insieme del traffico di merci o traffico di passeggeri), è di fatto diventato il terzo polo. L'aeroporto di Bergamo ha avuto uno sviluppo fortissimo negli ultimi anni grazie ai voli *low cost*.

MELLANO. L'avvocato Mormino, quando prima illustrava il quadro dei gestori aeroportuali *ope legis* e della gestione totale, ha indicato dati precisi rispetto alle 8 società in attesa dei decreti di affidamento della gestione totale e alle 20 che devono completare l'*iter* per avere la concessione. Ebbene, vorrei capire se bisogna aspettare ancora mesi o anni perché la situazione si risolva e quale sia la differenza tra le società in attesa di riconoscimento e quelle che invece devono ancora completare l'*iter* suindicato.

MORMINO. Delle 28 società ancora in attesa del conferimento della gestione totale, che hanno iniziato il procedimento negli anni 1998/99, quasi tutte hanno esperito tutti gli atti di loro competenza da diversi anni ed hanno ripetuto più volte tutte le istruttorie relative (dal 2003 ben due volte). Vi sono addirittura 8 società che già nel 2005 hanno ottenuto la delibera positiva di affidamento della gestione totale, quindi l'approvazione dei Ministeri e di ENAC per quanto riguarda tutti i parametri economici e l'adempimento di tutte le previsioni di legge, l'assolvimento di tutti gli atti e gli obblighi ed investimenti presupposti e la capacità e titolarità a conseguire la gestione totale; hanno conseguito tutta la certificazione imposta dalla normativa ICAO di riferimento, come implementata in Italia; dal 2005 sono in attesa della sottoscrizione dei rispettivi decreti ministeriali di affidamento di gestione totale.

Le 20 società dunque sono sempre nell'*iter* istruttorio, non hanno ancora conseguito la delibera finale ENAC, ma si tratta di procedimenti che durano da più di sette anni, essendo iniziati nel 1999. Segnaliamo quindi la necessità di dare attuazione ad un impianto normativo che è vigente e valido, come testimoniano i sei affidamenti in gestione totale registrati dal 2003 ad oggi: Puglia, Napoli, Firenze, Bologna, Olbia e Pisa; tra l'altro, l'affidamento a questi ultimi tre aeroporti è intervenuto anche successivamente alla riforma del Codice di navigazione. Quindi, l'impianto normativo attuale è valido e vigente, deve essere solo implementato.

FABRIZI. La relazione che abbiamo consegnato oggi e che abbiamo definito relazione tecnica, perché è stata elaborata dai nostri uffici, vuole essere da parte nostra un contributo ai vostri lavori. Anzi, desidero cogliere ancora l'occasione per ringraziarvi di aver posticipato la nostra audizione: non è stato semplice ricostruire tutti i passaggi che vi abbiamo illustrato. Abbiamo definito la relazione una bozza di lavoro perché pensiamo che possa essere migliorata e ulteriormente revisionata all'interno della nostra Associazione. Ci riserviamo quindi di inviarvi il testo definitivo in un secondo momento, magari corredandolo con una lettera di accompagnamento.

Vi ringrazio per l'attenzione che ci avete riservato oggi e che ci riserverete in futuro.

PRESIDENTE. Attenderemo il documento definitivo. Vi ringrazio nuovamente per il contributo che avete dato ai lavori della Commissione.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 12,25.*