

Decreto Presidente Repubblica 17 settembre 2015, n. 201 recante: “Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione”.

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff. 18 dicembre 2015, n. 294.

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 2010, n. 122⁽²⁾;

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:

(2) NDR: In G.U. è riportato il seguente riferimento normativo non corretto: «».

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. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.