

Oggetto: Risoluzione Commissione Trasporti Camera dei deputati 7-00800. I
Linee guida del MIMS sulle incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree, adottate ai sensi dell'art. 13, co. 14 del D.L. n. 145/2013, convertito dalla legge n. 9/2014 –
Verifica del rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.
Audizione dell'ENAC del 12/7/2022.

L'art. 13, co. 14, del decreto-legge n. 145 del 2013, convertito dalla legge n. 9 del 2014, prevede che i gestori degli aeroporti possano erogare contributi, sussidi e ogni altra forma di emolumento in favore dei vettori aerei con la finalità di promuovere l'avvio e lo sviluppo di rotte aeree, a condizione che la scelta dei beneficiari avvenga nel rispetto dei principi di trasparenza, garantendo la massima partecipazione dei vettori. A tale fine, la medesima disposizione prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) adotti, sentite l'ART e l'ENAC, apposite linee guida ministeriali.

Si evidenzia che la citata disposizione non fa alcuna distinzione riguardo alla circostanza che le società di gestione siano a capitale pubblico o privato o che si debba trattare di impiego di fondi pubblici, sicché essa trova applicazione nei confronti di tutti i gestori aeroportuali che peraltro in ultima istanza svolgono comunque una funzione pubblica.

Il successivo co. 15 del medesimo art. 13 pone a carico dei gestori aeroportuali l'obbligo di comunicare sia all'ART che all'ENAC l'esito delle procedure di erogazione dei contributi in questione, con l'espressa finalità di consentire il controllo sul rispetto dei citati principi di trasparenza e non discriminazione.

In attuazione delle citate disposizioni, il MIT, nel 2014, ha adottato un primo decreto recante le "Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo delle rotte aeree da parte dei Vettori" le quali prevedevano, a carattere generale per ogni forma di incentivazione e senza eccezioni, che i gestori aeroportuali garantissero una informazione preventiva, mediante pubblicazione sul proprio web istituzionale del programma di incentivazione per l'anno successivo o per gli anni successivi, fornendo nel contempo tutti gli ulteriori elementi di dettaglio volti a consentire la più ampia partecipazione dei vettori interessati. Le medesime Linee guida prevedevano, inoltre, che i gestori aeroportuali dovessero comunicare all'ART e all'ENAC non solo gli esiti delle singole procedure di assegnazione dei contributi e delle agevolazioni, ma anche l'ammontare complessivo delle incentivazioni concesse nell'anno precedente, rendendo pubbliche tali informazioni anche sui propri siti web.



Successivamente, con decreto n. 275 dell'11 agosto 2016, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha modificato le citate Linee guida del 2014, nel senso di limitare il suo ambito di applicazione al solo caso in cui le incentivazioni e i contributi costituiscono aiuti di Stato, non soddisfacendo il test MEO (Market Economy Operator).

Pertanto, le vigenti Linee guida confermano il precedente impianto volto a garantire il rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione al solo caso in cui ci si trovi in presenza di aiuti di Stato, in quanto nel caso in cui la società di gestione ritenga soddisfatto il test MEO l'operazione risulterebbe sottratta dal campo applicativo delle attuali Linee guida.

Questa nuova impostazione delle Linee Guida, incentrata sul tema degli aiuti di Stato, in qualche modo non risulta puntualmente rispondente alle finalità di cui al citato art. 13, commi 14 e 15, del decreto-legge n. 145/2013, in quanto non appresta gli strumenti necessari per garantire in ogni circostanza il rispetto dei principi di trasparenza e di non discriminazione e quindi il conseguimento dell'obiettivo posto dalla norma di garantire la più ampia partecipazione dei vettori, affievolendo in modo significativo l'effettività e l'efficacia dell'azione di controllo da parte sia dell'ENAC che dell'ART.

In tale contesto, l'ENAC, nel riconoscere che i meccanismi di incentivazione da parte dei gestori aeroportuali nei confronti delle compagnie aeree costituiscono uno strumento di carattere strategico connaturato alla tipologia di mercato, valuta necessaria una riconsiderazione delle attuali Linee guida ministeriali, al fine di ricondurre tutte le procedure di erogazione di contributi e sussidi da parte dei gestori aeroportuali alle compagnie aeree finalizzate all'avvio e allo sviluppo di rotte, prescindendo dal fatto che esse possano o meno costituire aiuti di Stato, al rispetto degli obblighi di preventiva informazione, nonché dei principi di trasparenza e non discriminazione, consentendo in tal modo sia all'ENAC che all'ART di assolvere in modo efficace ed effettivo ai propri compiti di vigilanza sul settore e sul rispetto dei citati obblighi.

Pertanto, si rileva come procedure di erogazione di contributi ed agevolazioni trasparenti e volte a garantire la più ampia partecipazione delle compagnie aeree appaiono costituire lo strumento naturale per consentire alle società di gestione di conseguire il miglior rapporto tra sviluppo aeroportuale e costi sostenuti per l'incentivazione delle rotte, nonché per evitare il verificarsi di situazioni di soggezione/dipendenza nei confronti delle stesse compagnie aeree.

In sede di revisione delle citate Linee guida, si segnala, inoltre, l'opportunità che siano previsti dei meccanismi volti a garantire che a fronte di incentivazioni da parte dei gestori aeroportuali dirette all'avvio e allo sviluppo di rotte internazionali siano parallelamente previste, dal medesimo gestore aeroportuale, incentivazioni anche per lo sviluppo di rotte nazionali. Ciò nell'ottica non solo di garantire la più ampia possibilità di accesso ai contributi da parte dei vettori interessati, come richiesto dalla norma, ma anche un più armonico sviluppo dell'intero sistema del trasporto aereo nazionale.



In ultimo, si rileva come il citato quadro normativo nazionale di rango primario sembri presentare un vuoto di regolamentazione nella parte in cui nulla prevede con riguardo a quelle forme di incentivazione ed agevolazione accordate da parte delle Regioni e degli enti locali in favore delle compagnie aeree, senza il coinvolgimento mediato delle società di gestione aeroportuale. In questo senso apparirebbe opportuno anche un intervento di carattere normativo volto a consentire anche in tale contesto la tutela dei principi e delle finalità indicati dal citato art. 13, co. 14, del decreto-legge n. 145 del 2013.

Il Presidente

Avv. Pierluigi Di Palma

