



Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani

MEMORIA ANCAI relativa al disegno di legge n. 2646 (decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)

L'Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani è stata promossa e costituita dai Sindaci dei Comuni aeroportuali nel luglio 1996. Nasce come strumento di tutela degli interessi dei Cittadini, delle attività economiche territoriali e delle risorse ambientali nella loro interazione con l'aeroporto. È finanziata dai Comuni e diretta dai Sindaci.

All'ANCAI aderiscono 37 Comuni, piccoli, medi e grandi ed è diretta da un Comitato Direttivo, eletto ogni tre anni fra gli iscritti, attualmente formato da 10 Sindaci.

L'ANCAI sta completando le procedure per il riconoscimento giuridico dell'Associazione. Si ritiene essenziale per la gestione delle tematiche, connesse all'interazione tra territorio, cittadini ed Enti Locali con gli "aeroporti", un coinvolgimento dell'ANCAI all'interno di eventuali tavoli consultivi con la Vs. Commissione e con gli enti preposti.

Dalla sua costituzione, nel giugno 1997, ad oggi ha messo a punto diversi strumenti d'intervento e definito la propria azione in linea con le leggi e normative sul territorio e sull'ambiente.

L'Associazione è stata particolarmente attiva su vari fronti:

- Collaborazione con il Ministero dell'Ambiente dal 1999 sui decreti del rumore aeroportuale. Abbiamo ottenuto la regolamentazione del rumore attraverso tre Decreti Ministeriali per la riduzione del rumore e un D.P.R. che vieta il volo notturno.
- L'ANCAI è stata promotrice per la istituzione dell'Addizionale Comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri (Legge 350/2003). Si è impegnata per ottenere la regolarità del versamento dei fondi ai Comuni aeroportuali erogati attualmente in forma ridotta. Nel 2019 sono stati versati circa 6.530.000 €, a fronte dei circa 24.500.000 € spettanti.
- L'ANCAI ha promosso e coordinato diffide e cause nei confronti del Ministero dell'Economia e del Ministero dell'Interno, tramite 18 Comuni, per il pagamento integrale dell'Addizionale Comunale a fronte di quanto versato dal Ministero e per la restituzione dei fondi arretrati, non versati ai Comuni aeroportuali negli ultimi dieci anni (per un valore di circa 60 milioni di euro a livello nazionale).
- L'ANCAI, tramite i propri associati, ha promosso e vinto un ricorso al T.A.R. ed al Consiglio di Stato per l'accantonamento del 7% dei fondi previsti per le attività di manutenzione da parte delle società di gestione aeroportuale e destinati al risanamento acustico. Recentemente con il Decreto Legislativo 17/02/2017 n. 42 "l'obbligo di accantonamento ... non sussiste qualora si dimostra che non ricorre la necessità di realizzare interventi di contenimento e di abbattimento del rumore ... Di tale circostanza deve essere data dimostrazione mediante una relazione motivata da presentare al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare". L'ANCAI sta effettuando una campagna di informazione presso i Comuni per verificare l'effettivo accantonamento dei fondi da parte dei gestori.

- Collaborazioni con il Ministero dei Trasporti per l'istituzione dell'IRESA (Imposta regionale sugli aeromobili). Attualmente è regolamentata e attuata solo nelle Regioni Lazio e Campania. L'ANCAI sta effettuando una campagna di informazione verso i Comuni per spingere le Regioni all'attuazione dell'IRESA e per appurare che i fondi siano destinati in via prioritaria al risanamento acustico dei Comuni Aeroportuali. A livello nazionale l'IRESA è stimata con un valore pari a circa 50 milioni di cui il 50% da destinare ai comuni aeroportuali.
- L'ANCAI ha ottenuto l'assoggettamento all'ICI degli immobili ad uso uffici, commerciale, produttivo, ecc.. esistenti nelle aerostazioni.
- Il confronto con Enac per la revisione del Codice della Navigazione ha dato maggior potere ai Comuni Aeroportuali e limitrofi agli aeroporti limitando le penalizzazioni in materia edilizia derivanti dalla vecchia legge 58/63.
- Nel confronto con Enac sulla redazione del regolamento dei Piani di Rischio, l'ANCAI ha promosso un ricorso amministrativo contro le ultime modifiche al regolamento. Il TAR del Lazio ha inizialmente dato ragione ai Comuni, ripristinando il precedente regolamento. Successivamente il Consiglio di Stato ha ripristinato le direttive Enac.
- L'ANCAI ha vigilato e fornito il proprio contributo, presso il Ministero dell'Ambiente e nelle conferenze Stato Regioni, nella stesura del Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore dell'aeroporto di Ciampino.
- L'Associazione collabora con l'Anci svolgendo un ruolo fondamentale per attuare sinergie sul territorio, favorire la soluzione dei contrasti aeroportuali e dare avvio a studi, progetti e ad iniziative legislative congiunte. E' stato attivato un coordinamento permanente e firmato un protocollo d'intesa dai presidenti ANCAI e Anci.

I Comuni aeroportuali si trovano infatti a dover combattere quotidianamente con problematiche ambientali specifiche dovute alla presenza delle infrastrutture aeroportuali. In particolare l'inquinamento acustico e l'inquinamento atmosferico sono molto impattanti sulle popolazioni residenti nelle aree limitrofe il sedime aeroportuale.

L'inquinamento acustico colpisce in modo particolare nelle ore notturne ed andrebbe contrastato con il corretto utilizzo degli strumenti legislativi. Purtroppo in molti aeroporti non sono ancora operative le procedure antirumore di volo e non è ancora adottata la zonizzazione acustica aeroportuale che definisce i limiti di rumore delle infrastrutture aeroportuali con grave danno alla salute delle persone residenti nell'intorno aeroportuale.

L'ANCAI sta portando avanti da tempo, tra le altre iniziative, una campagna di sensibilizzazione presso gli organi legislativi e di governo sulla corretta gestione di due strumenti finora solo parzialmente applicati quali **"l'IRESA"** e **"l'addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri sugli aeromobili"**. Si riportano in allegato alla presente memoria due brevi informative che descrivono lo scopo, il funzionamento e le difficoltà applicative riscontrate in questi anni per questi due strumenti.

Con riferimento al disegno di legge n. 2646 si osserva che la tematica del traffico aereo è trattata all'interno dell'Articolo 6 (Disposizioni in materia di trasporto aereo).

Il testo dell'articolo è riportato di seguito.

Art. 6. (Disposizioni in materia di trasporto aereo)

1. Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani:

a) le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-ter, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

b) il dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si svolge secondo i termini previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

2. Le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

3. In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 sono ridotti della metà. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al comma 1, lettere b) e c).

La lettera c comma 1 dell'Art. 6 ed il comma 3 dell'Art. 6 presentano secondo la nostra opinione delle forti criticità. Se ne propone la cancellazione.

In particolare si richiede l'abrogazione dell'Art. 6 comma 1 lettera c perché la sua applicazione comporta, per le opere di interesse statale, una riduzione da 60 giorni a 30 giorni per l'accertamento di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi. Tale riduzione delle tempistiche potrebbe rendere difficoltoso l'emissione del parere di conformità allo Stato (d'intesa con la regione interessata). Il risparmio di 30 giorni così ottenuti, nel procedimento di VIA, risulta essere poco significativo rispetto al rischio di mettere le amministrazioni nell'impossibilità di emettere un parere completo e corretto.

In particolare si richiede l'abrogazione dell'Art 6 comma 3 in quanto con la sua applicazione viene posta in essere una forte contrazione delle tempistiche delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale. Queste riduzioni delle tempistiche possono mettere in difficoltà gli Enti coinvolti (Comuni, Regioni ecc.) nel presentare le osservazioni e possono mettere in difficoltà l'Autorità Competente nel valutare in modo opportuno gli studi ambientali al fine di emettere un corretto Parere di Valutazione Ambientale. Ad esempio gli Enti coinvolti avrebbero solamente 30 giorni per presentare un parere su una materia complessa come quella aeroportuale, dove risulta anche difficile trovare dei professionisti competenti. L'autorità competente avrebbe solamente 15 giorni per richiedere la modifica o l'integrazione degli elaborati progettuali. Gli Enti coinvolti avrebbero solamente 15 giorni per presentare le osservazioni ed i pareri in relazione alle modifiche e alle integrazioni apportate.

La corretta analisi dei materiali a corredo degli studi ambientali è di fondamentale importanza per una corretta gestione del territorio limitrofo agli aeroporti.

Purtroppo in passato abbiamo riscontrato diverse anomalie tra quanto riportato negli studi e quanto poi si è verificato nella realtà.

Ad esempio in relazione alle ipotesi di incremento del numero di voli su un determinato aeroporto si sono riscontrate notevoli anomalie. Nel caso dell'aeroporto di Orio al Serio, si è riscontrato nel 2015 un numero di 225 movimenti giornalieri, e nel 2017 addirittura di 261 movimenti giornalieri, a fronte del DEC/VIA/677/03 (emanato in risposta al Piano di Sviluppo Aeroportuale presentato da ENAC e Gestore Aeroportuale) che dichiarava compatibile, da un punto di vista ambientale, una crescita da 114 movimenti giornalieri (anno 2000) fino a 213 movimenti giornalieri per l'anno 2015.

Nel caso dell'aeroporto di Ciampino dal 2000 ad oggi si è riscontrato un raddoppio del numero di voli senza che il Gestore Aeroportuale ed Enac sottoponessero l'incremento dei voli a Valutazione di Impatto Ambientale creando una situazione di criticità ambientale per oltre 10 anni.

Al riguardo l'ANCAI richiede che ci sia coerenza tra quanto previsto negli studi ambientali e quanto poi "realizzato". Se per una Valutazione di Impatto Ambientale vengono definite precise condizioni di compatibilità ambientale (definite come numero di voli, tipologie di traiettorie, ecc.), queste non possono essere variate senza una opportuna nuova Valutazione di Impatto Ambientale. Si richiede inoltre di prevedere severi controlli e sanzioni ai Gestori Aeroportuali ed a ENAC in caso di mancato rispetto delle condizioni definite nelle Valutazioni di Impatto Ambientale.

Per concludere è evidente, per tutto quanto esposto, che le problematiche ambientali e territoriali legate al traffico aereo sono molteplici e complesse. Noi, come ANCAI, ci mettiamo a disposizione per qualsiasi ulteriore confronto e collaborazione per la ricerca di soluzioni, processi e regole che permettano e garantiscano uno sviluppo controllato e sostenibile degli Aeroporti, necessariamente in armonia con i territori su cui insistono e con la popolazione che vi risiede.

Roma 04/07/2022

Presidente ANCAI
Mauro Cerutti

Vice Presidente ANCAI
Alessandro Colletta

Segretario Generale
Paolo Caporaletti

ALLEGATI

IRESA "Imposta Regionale Emissioni Sonore Aeromobili"

IRESA è l'acronimo di "Imposta Regionale Emissioni Sonore Aeromobili" ed è disciplinata dagli articoli 90 e ss. della legge 21 novembre 2000, n. 342.

Si tratta di una **imposta di scopo**, essendo il relativo gettito destinato prioritariamente al **completamento dei sistemi di monitoraggio ed al disinquinamento acustico nonché all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti nelle zone dell'intorno aeroportuale, in particolare nelle zone A e B** come definite dal decreto del Ministro dell'ambiente del 31 ottobre 1997.

Imposte di questo tipo sono presenti da tempo all'estero, la stessa **ICAO promuove imposte equivalenti**. L'imposizione di tasse proporzionate alla rumorosità degli aeromobili è indicata dall'ICAO come uno degli strumenti da utilizzare per limitare l'inquinamento acustico. Esso ha una duplice funzione: in primo luogo **dovrebbe incoraggiare i vettori ad utilizzare aerei più silenziosi o fasce orarie più favorevoli**; in secondo luogo, **tramite i suoi proventi si possono finanziare le attività svolte dal gestore o dal governo per controllare, minimizzare il fenomeno, risarcire i cittadini con insonorizzazioni degli edifici, acquisizioni o indennizzi**.

L'IRESA risulta essere quindi la possibile soluzione per incoraggiare i vettori ad utilizzare aerei più silenziosi o fasce orarie più favorevoli, con una sensibile riduzione del volato notturno, e poter finalmente effettuare interventi di risanamento sulla popolazione più impattata dal rumore aeroportuale e poter sostenere le ARPA Regionali nel loro lavoro di controllo sui gestori aeroportuali e di supporto ai Comuni.

Con il Dlgs 68/2011 la competenza per l'istituzione dell'IRESA è stata trasferita dallo Stato alle Regioni ed alle Regioni è restata la facoltà di sopprimere l'imposta.

L'imposta è dovuta ad ogni Regione o Provincia autonoma per ogni decollo e atterraggio di ogni aeromobile civile negli aeroporti civili.

Il soggetto obbligato al pagamento dell'imposta è l'esercente dell'aeromobile.

L'importo dell'imposta su un singolo volo, ipotizzando la tariffa massima applicabile per legge (0,50€ per tonnellata), si passa dai 20€ per piccoli velivoli (tipo Embraer da circa 90 passeggeri) a 40€ per velivoli 737800 a medio raggio (utilizzati da Ryanair con 180-200 passeggeri) fino a 150€ per velivoli come Boeing 747 a lungo raggio (con 400-500 passeggeri).

Diverse sono le problematiche legate all'applicazione dell'IRESA anche dopo la trasformazione in tributo proprio regionale.

Tra le principali problematiche c'è quella della perdita di scopo dell'imposta, essendo in vari casi destinata solo in minima parte al disinquinamento acustico nonché all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti nelle zone dell'intorno aeroportuale.

Ad esempio nella Regione Lazio solo il 10% del gettito viene devoluto ai Comuni in quanto la Regione ha impugnato una pronuncia della Commissione Tributaria di Roma sostenendo che l'IRESA non è un imposta di scopo, ma un imposta regionale generale. Con sentenza dell'8 maggio 2018 (Sez.I, Sent. n.5689) la Commissione ha riformato la decisione di primo grado accogliendo le motivazioni di appello della Regione Lazio. **Attualmente il 90% dell'IRESA viene utilizzata dalla Regione Lazio per spese**

generali, mentre solamente il 10% può essere utilizzato dai Comuni per disinquinamento acustico, snaturando lo scopo dell'imposta.

Andrebbe garantito che il gettito di imposta venga effettivamente destinato "in via prevalente" al sostegno degli interventi necessari per contenere il rumore e compensare la popolazione residente, come appunto avviene in altri Stati UE.

Altra problematica da rilevare è che la regionalità dell'imposta fa sì che alcune Regioni, come Piemonte e Lombardia, abbiano sospeso l'IRESA temendo un innalzamento del costo dei biglietti ed una riduzione del traffico sui propri scali a favore di quelli delle Regioni limitrofe. Timore non giustificato vista la bassa incidenza della tassa sul singolo volo (dai 20/150€) e visto che nel caso del Lazio non è stata riscontrata alcuna flessione sul numero dei voli.

Una modalità per superare questa empasse, e fornire un forte supporto ai Comuni al disinquinamento acustico nei territori limitrofi agli aeroporti, è quello di rendere l'imposta automaticamente attiva in tutto il territorio Italiano. Per non creare situazioni di concorrenza tra le varie Regioni, è necessario definire un valore della tassa uguale per tutti e imporre che 51% del valore venga distribuito ai Comuni che ricadono nelle zone A e B come definite dal decreto del Ministro dell'ambiente del 31 ottobre 1997.

In questo modo alle Regioni viene demandato il compito di interfacciarsi con i gestori aeroportuali per incassare l'imposta e ridistribuirne il 51% ai Comuni. **Ai comuni viene demandato il compito di destinare l'intera imposta al completamento dei sistemi di monitoraggio ed al disinquinamento acustico nonché all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti nelle zone dell'intorno aeroportuale, in particolare nelle zone A e B dell'intorno aeroportuale.**

“L’ADDIZIONALE COMUNALE SUI DIRITTI DI IMBARCO DI PASSEGGERI SUGLI AEROMOBILI”

L’Addizionale Comunale, istituita con l’articolo 2, comma 11, della Legge 24 dicembre 2003, n. 350, è una battaglia, portata avanti dall’ANCAI, **per il riconoscimento dei costi dovuti ai molteplici servizi che i Comuni limitrofi agli aeroporti devono offrire in conseguenza dell’operatività aeroportuale.**

Nel documento “Informazioni preliminari sul rapporto sui trasferimenti finanziari dello stato agli enti locali per gli anni 2003 – 2004 - Prime Informazioni sul rapporto per gli anni 2003-2004” veniva riportato che *“L’addizionale va letta come un segnale di attenzione al problema relativo alla sicurezza negli aeroporti, ma rappresenta anche una misura di sostegno, seppure modesta, agli enti locali che sopportano la ricaduta della presenza di un aeroporto”.* **Questa importante misura di sostegno viene riversata dai Comuni sul territorio attraverso monitoraggi ambientali, disinquinamenti acustici, interventi di mitigazione sui residenti sotto i profili di decollo e di atterraggio e delocalizzazioni.**

Già dalla sua istituzione **la definizione di “Comunale”, vista le modalità di ripartizione delle somme, appare però forzata.** La gran parte degli introiti, dell’euro a passeggero previsto, era infatti destinata all’ENAV S.p.A. ed al “comparto sicurezza”.

Ad oggi abbiamo una addizionale Comunale di 6,5€ a passeggero con la seguente ripartizione:

COMPOSIZIONE ADDIZIONALE COMUNALE (6,5€ A PASSEGGERO)	
5 euro	INPS
0.5 euro	Servizio antincendi negli aeroporti – Capitolo 3544
1 euro	Da ripartirsi tra ENAV S.p.A. (30 milioni di euro), “comparto sicurezza” (il 60% della parte eccedente i 30 milioni destinati all’ENAV) e Comuni di sedime (restante 40% della parte eccedente i 30 milioni destinati all’ENAV) - Capitolo 3545

Tabella 1: Composizione Addizionale Comunale

Nella tabella seguente si riporta per l’anno 2019 (ultimo anno pre-pandemia Covid19) l’incasso totale derivante dall’addizionale comunale.

INCASSO TOTALE DERIVANTE DALL’ADDIZIONALE COMUNALE (6,5€ A PASSEGGERO)	SOMMA TOTALE EROGATA ALL’INPS (5 € A PASSEGGERO)	ANTINCENDIO CAPITOLO 3544 (0,5€ A PASSEGGERO)	ADDIZIONALE COMUNALE EFFETTIVAMENTE VERSATA DAI GESTORI CAPITOLO 3545 (1 € A PASSEGGERO)
597.733.005 €	460.389.505 €	46.271.412 €	91.072.088 €

Tabella 2: Riparto per l’anno 2019 dell’Addizionale Comunale

Successivamente si riporta l’addizionale comunale incassata e la sua suddivisione tra i vari beneficiari.

INCASSO TOTALE DERIVANTE DALL’ADDIZIONALE COMUNALE	INPS	COMPARTO ANTINCENDIO	ENAV (30.000.000€)	QUOTA SPETTANTE AL COMPARTO SICUREZZA	QUOTA SPETTANTE AI COMUNI	QUOTA VERSATA AI COMUNI	SOMMA TRATTENUTA AI COMUNI AI SENSI DELLA L.244/2007
			(1€ A PASSEGGERO)				
6,5€ a Passeggero	5€ a Passeggero	0,5€ a Passeggero	33 cent € a Passeggero	40 cent € a Passeggero	27 cent € a Passeggero	7 cent € a Passeggero	20 cent € a Passeggero
597.733.005 €	460.389.505 €	46.271.412 €	30.000.000 €	36.643.252 €	24.428.835 €	6.536.585€	17.892.249 €
	DECRETO-LEGGE 31 gennaio 2005, n. 7	Legge n.296 del 27 dicembre 2006 Art. 1 comma 1328	LEGGE 24 dicembre 2003, n. 350 Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato				
	DECRETO-LEGGE 28 agosto 2008, n. 134 Art. 2 comma 5-bis		Art 2 Comma 11	Art 2 Comma 11 lettera b)	Art 2 Comma 11 lettera a)		
	LEGGE 28 giugno 2012, n. 92 Art. 2 Comma 48 Art. 4 Comma 75						

Tabella 3: Riparto per l’anno 2019 dell’Addizionale Comunale con dettaglio dei beneficiari

A questi importi vanno aggiunte le entrate dovute all'IVA (10% dell'importo dell'addizionale sui passeggeri in partenza sulle sole tratte nazionali) stimabili per il 2019 in circa 21.000.000,00 di euro. Dai dati sopra riportati si può stimare che dei 6,5 Euro di Addizionale pagata da ogni passeggero ai Comuni arrivino circa 7 centesimi per il singolo biglietto (l'1,12% dell'importo dell'addizionale).

È importante osservare come a fronte di un incasso annuo di "Addizionale Comunale" di 597.733.005 € all'INPS vengano versati 460.389.505 €, al comparto antincendio 46.271.412 €, all'ENAV 30.000.000€. I Comuni, veri titolari dell'addizionale, ai quali spetterebbero per l'anno 2019 ben 24.428.835 €, si vedono versati solamente 6.536.585 € (caso anno 2019). La perdita di gettito per i Comuni aeroportuali è molto consistente (17.892.249 € nel solo 2019).

Il parziale versamento delle quote dell'addizionale è giustificato con il contenuto dei commi 615-616-617 della Legge 24 dicembre 2007, n. 244 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge finanziaria 2008)". Si segnala al riguardo che i commi citati prevedono che le somme in entrata previste dalla "Legge 24 dicembre 2003, n. 350, articolo 2, comma 11" contribuiscano a ridurre l'indebitamento dello Stato, ma **esclusivamente la quota parte destinata ai Comuni dell'Addizionale è l'unica di fatto a "contribuire"**, mentre non risultano colpiti da decurtazioni gli altri interessati (ENAV, INPS, Antincendio, ...).

In questi anni il Ministero ha provveduto ad erogare ai Comuni solo una parte del dovuto. La perdita di gettito per i Comuni aeroportuali è stata molto consistente, oltre 170.000.000€ dal 2005 al 2019. Per il recupero delle somme non versate, per un valore di circa 143.843.384 € dal 2005 al 2015, sono state avviate varie iniziative da parte dei comuni interessati. **Attualmente è in corso un procedimento al TAR del Lazio.**

L'ANCAI in più sedi istituzionali, anche attraverso con la proposta diversi emendamenti, ha richiesto di individuare soluzioni efficaci volte a garantire:

- 1. il ristoro delle somme ingiustificatamente non attribuite, negli ultimi anni, a titolo di addizionale comunale aeroportuale;**
- 2. quantomeno la rimozione degli ostacoli di natura normativa o interpretativa, in particolare i commi 615, 616 e 617 della Legge finanziaria 2008, che hanno condotto i Ministeri competenti a modificare i criteri di determinazione dell'ammontare complessivo spettante ai Comuni ed il ripristino completo del versamento di quanto dovuto ai Comuni;**
- 3. di imporre al Ministero delle Finanze il controllo del completo versamento dell'addizionale da parte di tutte le compagnie aeree.**