



N. 22 - ottobre 2018

A.S. 787 - Disposizioni per la sostituzione di automezzi e attrezzature alimentati con motori endotermici con automezzi e attrezzature a trazione elettrica negli *hub* aeroportuali

Il disegno di legge in titolo, di iniziativa dei sen. Santillo e altri, reca disposizioni per la sostituzione o la conversione di automezzi e attrezzature alimentati con motori endotermici con automezzi e attrezzature a trazione elettrica nei tre aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia.

Il contenuto

Il provvedimento si compone di 5 articoli.

L'articolo 1 individua l'**ambito di applicazione** dell'intervento legislativo, precisando che le disposizioni trovano applicazione con riguardo agli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia. Questi aeroporti, ai sensi dell'articolo 1, comma 3 del d.P.R. n. 201 del 2015 (Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione), nell'ambito degli aeroporti di interesse nazionale, 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.

Il [decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201](#) classifica come "aeroporti di interesse nazionale" 38 aeroporti, suddivisi in 10 bacini territoriali di traffico. Tra questi, 12 aeroporti sono qualificati aeroporti di particolare rilevanza strategica.

Le aree ed i corrispondenti aeroporti sono i seguenti:

- Area Nord Ovest: Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo;
- Area Nord Est: Venezia, Verona, Treviso, Trieste;
- Area Centro Nord: Bologna, Pisa/Firenze (con gestione unica), Rimini, Parma, Ancona;
- Area Centro Italia: Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia, Pescara;
- Area Campania: Napoli, Salerno;
- Area Mediterraneo/Adriatico: Bari, Brindisi, Taranto;
- Area Calabria: Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone;
- Area Sicilia orientale: Catania, Comiso;
- Area Sicilia occidentale: Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa;
- Area Sardegna: Cagliari, Olbia, Alghero.

Gli "aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica" sono: Milano Malpensa, Torino; Venezia; Bologna, Firenze/Pisa; Roma Fiumicino; Napoli; Bari; Lamezia Terme; Catania; Palermo; Cagliari. Il

piano individua poi - come detto- anche gli aeroporti che rivestono il ruolo di "gate intercontinentali": Roma Fiumicino, quale "primario hub internazionale", Milano Malpensa e Venezia.

L'articolo 2, al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra e migliorare il livello di sostenibilità ambientale degli aeroporti in questione, prescrive a tutti i soggetti operanti nelle aree lato volo dell'aeroporto (il cosiddetto *air side*), inclusi gli enti di Stato, di procedere alla sostituzione o alla conversione di automezzi e attrezzature alimentati con motori endotermici con automezzi e attrezzature a trazione elettrica, ponendo in capo alle società di gestione aeroportuale l'obbligo di realizzazione dei necessari impianti di ricarica o rifornimento per gli automezzi.

Il traffico di collegamento da/per i terminal o le aree operative (esempio Cargo) e il traffico interno al sedime aeroportuale e nelle aree di parcheggio degli autoveicoli costituiscono alcune delle fonti di **inquinamento atmosferico** legate alla realtà **aeroportuale**. Peraltro gli effetti provenienti dal traffico veicolare e, in generale, dai mezzi utilizzati per gli spostamenti dei dipendenti da/per l'aeroporto, dei clienti e degli operatori sono strettamente correlati con il livello di intermodalità che caratterizza il contesto territoriale nel quale è collocato ogni aeroporto. Ulteriori fonti di inquinamento sono: le sorgenti fisse, ad esempio quelle legate ai processi di riscaldamento, raffrescamento, ventilazione, ecc; le emissioni derivanti dai mezzi utilizzati per le operazioni di carico/scarico e assistenza a terra (*handling*); le emissioni dovute al movimento al suolo degli aeromobili; le operazioni di atterraggio e decollo ed i rullaggi che ne sono collegati.

Con riguardo alla disposizione sarebbe opportuno, in primo luogo, individuare più precisamente quali siano i soggetti operanti nell'air side ai quali si riferisce l'obbligo. Si sottolinea, inoltre, l'opportunità di valutare l'impatto- anche economico- dell'obbligo "di realizzazione dei necessari impianti di ricarica o rifornimento per gli automezzi" sui contratti di programma in essere con i gestori aeroportuali interessati. È opportuno rilevare, infine, che il disegno di legge non prevede alcun tipo di sanzione nel caso di mancata ottemperanza agli obblighi imposti.

L'articolo 3 prevede che l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge, predisponga un **programma di sostituzione e conversione** degli automezzi e attrezzature e di realizzazione dei relativi impianti di ricarica. A tal fine, la norma impone di tener conto:

- della classificazione degli aeroporti coinvolti,
- del traffico passeggeri medio registrato nel triennio 2015/2017 su ciascuno scalo,
- della quantità, tipologia, vetustà, possibilità di sostituzione o conversione degli automezzi e attrezzature già in uso presso ciascuno scalo.

La determinazione dei criteri e delle modalità di attuazione del programma è rimessa ad un successivo Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (comma 2 dell'articolo 5).

È opportuno ricordare che le **procedure di affidamento della gestione degli aeroporti** vedono il coinvolgimento dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In particolare spetta:

- all'ENAC il compito di effettuare l'istruttoria e predisporre le convenzioni per dare in gestione gli aeroporti;

- al Ministero il rilascio della concessione per gestione totale aeroportuale a società di capitali, dopo una selezione effettuata tramite procedura di gara ad evidenza pubblica, secondo la normativa comunitaria.

I rapporti con le società di gestione aeroportuale sono quindi regolati dai **contratti di programma**, nell'ambito di concessioni la cui durata massima è fissata dall'art. 704 del codice della navigazione in quaranta anni. Con il contratto di programma vengono delineati gli impegni che la società di gestione assume al fine di assicurare lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture dell'aeroporto e per mantenere adeguati livelli dei servizi aeroportuali in coerenza con le direttive ENAC.

Con riguardo ai tre **gate intercontinentali** si deve segnalare che essi sono stati affidati **in gestione totale** a tre società: AdR spa (Roma Fiumicino)¹; SEA s.p.a (Milano Malpensa)² e SAVE s.p.a (Venezia Tessera)³. I **contratti di programma** dei tre aeroporti principali: Roma, Milano e Venezia sono detti **“in deroga”** e hanno la durata di dieci anni (suddivisi in due sottoperiodi)⁴.

Per quanto attiene la regolazione economica dei **profili tariffari**, essa è attualmente affidata, per la maggioranza dei gestori, all'Autorità dei Trasporti, con esclusione dei tre sistemi aeroportuali principali (Roma, Milano, Venezia) su cui l'ENAC è rimasta competente anche per la regolazione economica.

L'articolo 4 stabilisce, ai fini della tutela della concorrenza tra operatori di *handling*, che l'ENAC adotti opportuni provvedimenti per garantire, in caso di avvicendamento dei soggetti autorizzati a fornire i servizi, la reversibilità degli automezzi e delle attrezzature incentivati prima del completo ammortamento degli stessi (*peraltro si rileva che nel disegno di legge non risultano previsti incentivi*).

Infine, **l'articolo 5** attribuisce all'ENAC la vigilanza sulla realizzazione del programma di sostituzione e l'adozione delle iniziative necessarie per agevolarne l'attuazione, riferendo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 marzo di ogni anno in merito ai risultati della realizzazione del programma di sostituzione e sull'attività di vigilanza.

a cura di Carmen Andreuccioli

¹La Atlantia s.p.a. costituisce con oltre il 99% l'azionista di maggioranza di ADR aeroporti di Roma. Ulteriori azionisti sono la Città metropolitana di Roma Capitale (0,251%); il Comune di Fiumicino (0,1%) e terzi (0,265%).

² Per quanto concerne l'assetto societario con il 54,8% del capitale sociale, il comune di Milano rappresenta l'azionista di maggioranza di SEA, seguito da 2i Aeroporti SpA con il 35,7% e F2i SGR con l'8,6%. Il restante 0,9% del capitale sociale si suddivide fra altri enti pubblici e investitori privati.

³ Secondo le informazioni riportate nella relazione finanziaria semestrale consolidata del Gruppo SAVE al 30.06.2017, gli azionisti della società sono la Marco Polo Holding s.r.l (che detiene il 51,23); la Atlantia s.p.a (22,1%); Agorà investimenti s.p.a (7,82%); la Città metropolitana di Venezia (4,78%); Mercato (12,88%) e Save s.p.a (1,19%).

⁴Per i rispettivi contratti di programma e ulteriori atti si veda: <https://www.enac.gov.it/aeroporti/gestioni-aeroportuali/contratti-di-programma/contratti-di-programma-ai-sensi-della-l-3-agosto-2009-n-102-e-ss-mm/stipulati>.

L'ultima nota breve:

[La legittima difesa: alcuni dati](#)
[\(n. 21 - settembre 2018\)](#)

nota breve

sintesi di argomenti di attualità
del Servizio Studi del Senato

I testi sono disponibili alla pagina:
<http://www.senato.it> – leggi e documenti – dossier di documentazione. Servizio studi – note brevi

www.senato.it