

## fatti e misfatti

**Presto, prestissimo, praticamente mai (ovvero: gli art. 698 e 704 c. nav. ed i sistemi aeroportuali di interesse nazionale nel limbo dei procedimenti eterni)** — Allorché, sette anni fa, il d.lg. 9 maggio 2005 n. 96 iniziò ad innovare la parte aeronautica del codice della navigazione, fu previsto che fossero individuati gli aeroporti di rilevanza nazionale e quelli di interesse regionale (nuovo art. 698 c. nav.), nonché le modalità con cui avrebbe dovuto essere espletata per essi la gara pubblica per l'affidamento della concessione di gestione aeroportuale, gara aperta anche a imprese comunitarie e, in condizioni di reciprocità, extracomunitarie (nuovo art. 704 c. nav.).

L'art. 3, comma 2, del d.lg. 96/2005 prevedeva che l'individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale fosse «da effettuare entro 120 giorni» dalla entrata in vigore del decreto, ossia entro il 22 settembre 2005.

Evidentemente, i redattori del d.lg. 96/2005 erano ottimisti e non si erano resi conto delle immani difficoltà che si frapponavano a tale individuazione. In effetti, l'iter non era dei più semplici, visto che l'art. 698 c. nav. così si esprime: «Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano e sentita l'Agenzia del demanio, sono individuati, previo parere delle competenti commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, gli aeroporti di rilevanza nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN».

Forse, i centoventi giorni erano un po' pochi per riunire tante commissioni, ottenere tanti pareri, fare tante delibere. Ma con un po' di buona volontà, in un anno o due ci si sarebbe potuti riuscire.

Ma così non è stato. A oltre sei anni dalla scadenza del termine, lo Stato italiano non è riuscito a decidere quali siano i suoi aeroporti di rilevanza nazionale. Cosa decisamente imbarazzante, che imponeva un immediato intervento risolutore. Intervento che c'è stato, ed ha risolto il problema alla

radice. L'art. 11, comma 2, del d.l. 29 dicembre 2011 n. 216, convertito con modificazioni dalla l. 24 febbraio 2012 n. 14, prevede infatti: «All'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, al primo periodo, le parole: "da effettuare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo," sono soppresse». Al contempo il termine, ormai scaduto da oltre sei anni, è stato fissato al 31 dicembre 2012.

Come dire: in questi sei anni abbiamo scherzato ... Ma, ci si chiederà, che è successo in questo periodo in tema di concessioni aeroportuali? Nulla. Assolutamente nulla. Come nella favola della bella addormentata, il tempo si è praticamente fermato per tutti. Vediamo come.

Nella riforma della parte aeronautica del codice della navigazione iniziata dal d.lg. 96/2005 era previsto che la gestione degli aeroporti di rilevanza nazionale fosse affidata mediante gara pubblica, aperta anche alle imprese comunitarie e straniere in condizione di reciprocità.

Tuttavia, l'art. 3, comma 2, di detto decreto prevedeva anche che «le disposizioni di cui all'articolo 704, primo e secondo comma, del codice della navigazione, come modificato dal presente decreto legislativo, non si applicano alle concessioni della gestione aeroportuale già rilasciate, anche in base a legge speciale, nonché ai procedimenti di rilascio della concessione su istanza antecedente alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, ai sensi del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 12 novembre 1997 n. 521. Detti procedimenti devono concludersi entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo»; ossia, entro il 9 maggio 2006 avrebbero dovuto concludersi gli iter procedurali per le concessioni aeroportuali richieste prima del 9 maggio 2005.

Parrebbe che un anno per concludere gli iter procedurali per le istanze già presentate fossero un tempo più che sufficiente all'esame di una domanda; ma evidentemente così non è, se il d.l. 31 dicembre 2007 n. 248, convertito con modificazioni dalla l. 28 febbraio 2008 n. 31, è dovuto intervenire sostituendo le parole «un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo» con «il 31 dicembre 2008».

Ma anche il raddoppio del termine non è stato sufficiente; l'anno successivo, infatti, il d.l. 30 dicembre 2008 n. 207, convertito con modificazioni dalla l. 27 febbraio 2009 n. 14, ha spostato il termine di un altro anno, fissandolo al 31 dicembre 2009.

Pensate che tre anni fossero sufficienti alla bisogna? Certamente no! Con d.l. 30 dicembre 2009 n. 194, convertito con modificazioni dalla l. 26 febbraio 2010 n. 25, il termine è stato ulteriormente prorogato al 31 dicembre 2010.

Qualche ottimista potrebbe ritenere che in quattro anni si fosse riusciti a concludere quei benedetti procedimenti iniziati prima del 9 maggio 2005...

Pia illusione! Nella tabella 1 allegata al d.l. 29 dicembre 2010 n. 225, convertito con modificazioni dalla l. 26 febbraio 2011 n. 10, fra le mille proroghe ivi indicate appare nuovamente anche quella del termine di cui all'art. 3, comma 2, del d.lg. 96/2005, che viene spostato al 31 dicembre 2011.

A questo punto, perché rompere una tradizione ormai consolidata? Puntuale, con la fine dell'anno scorso arriva il d.l. 29 dicembre 2011 n. 216, convertito con modificazioni dalla l. 24 febbraio 2012 n. 14, che sposta ulteriormente il termine al 30 giugno 2012, «prorogato al 31 dicembre 2012 per gli aeroporti che, pur in presenza di perdite di esercizio pregresse, presentino un piano da cui risultino, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 19, del decreto-legge 31 maggio 2010 n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010 n. 122, il riequilibrio economico-finanziario della gestione e il raggiungimento di adeguati indici di solvibilità patrimoniale».

Non è difficile preconizzare che neppure entro tali termini si riuscirà a portare a compimento l'immane lavoro di concludere i procedimenti di rilascio della concessione su istanza antecedente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 96/2005 (ma quanti potranno mai essere?!). Il che renderà indispensabile l'ennesima proroga; e così via, finché gli sfortunati istanti non si siano estinti nell'inutile attesa che l'esame delle loro domande ed i procedimenti amministrativi ad esse conseguenti si concludano ...

Ma, a parte queste nere (ma opinabili) previsioni per il futuro, resta il fatto che dal 2005 ad oggi il regime delle concessioni aeroportuali si è cristallizzato in un limbo senza tempo. Le vecchie concessioni ultradecennali rimangono in piedi; i procedimenti relativi alle istanze per nuove concessioni presentate prima del 24 maggio 2005 e non conclusi, sono tuttora fermi; nuove domande non possono essere presentate, per il semplice fatto che non sono stati ancora individuati gli aeroporti di rilevanza nazionale per cui presentarle.

Ciò ovviamente lascia il nuovo regime delle concessioni aeroportuali nel limbo e mantiene cristallizzata la situazione ante riforma.

Quindi, tutto è cambiato — nella parte aeronautica del codice della navigazione relativa alle gestioni aeroportuali — perché tutto rimanesse cristallizzato com'è ... in barba alla globalizzazione, al mercato libero, all'efficienza e trasparenza della pubblica amministrazione, ecc. ecc.

ENZO FOGLIANI

