Allegato alla mozione “Regolamentazione degli accessi e della sosta dei mezzi NCC, TAXI e SHUTTLE nell’Aeroporto Marco Polo di Venezia”

Visto il regolamento in oggetto adottato da SAVE, valido sulle aree appartenenti al sedime aeroportuale ad essa affidato in regime di concessione da ENAC, che regola e sottopone a pagamento gli accessi e la sosta dei mezzi NCC, TAXI e SHUTTLE nell’Aeroporto Marco Polo di Venezia;

Visto l’art. 6 comma 7 del Nuovo Codice della Strada, che stabilisce che nell’ambito degli aeroporti aperti al traffico aereo civile, la competenza a disciplinare la circolazione delle strade interne aperte all’uso pubblico è riservata al direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, i quali vi provvedono a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del codice, e che nell’ambito degli aeroporti ove le aerostazioni siano affidate in gestione a enti o società, quale il caso dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia. il potere di ordinanza viene esercitato dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, sentiti gli enti e le società interessati;

Vista la L. 22 marzo 2012, n. 33 “Norme in materia di circolazione stradale nelle aree aeroportuali”, che demanda alla direzione aeroportuale ENAC competente per territorio, sentita la società di gestione aeroportuale, la possibilità di istituire corsie o aree nelle quali è limitato l’accesso o la permanenza;

Considerato che la Convenzione stipulata il 19 luglio 2001 tra ENAC e la società concessionaria SAVE SPA, all’art. 3 consente alla concessionaria “l’affidamento in subconcessione di aree e locali destinati alle attività aeroportuali intendendosi come tali sia le attività aeronautiche sia le altre attività quali, ad esempio, le attività commerciali, la logistica e quelle finalizzate alla somministrazione di utenze e servizi ad enti pubblici e privati, quali parti del complesso servizio aeroportuale”;

Osservato che ai sensi dell’art. 8 della Convenzione citata, comma 1 lettera e), costituiscono proventi della concessionaria “le entrate derivanti dall’esercizio dell’attività aeroportuale, diretta o indiretta, e ogni altro provento relativo a prestazioni da essa concessionaria eseguite e derivanti dall’esercizio di altre attività svolte sull’aeroporto e le entrate derivanti dalla utilizzazione delle aree del sedime aeroportuale e dal loro sfruttamento economico da parte di terzi”;

Considerato che il regolamento in oggetto è stato adottato da SAVE dopo numerosi confronti con i rappresentanti delle categorie interessate, ed è stato avallato da ENAC con nota del 28.03.2013 in quanto “Disegno di Regolamento” perfettibile attraverso una road map di incontri di feed back mensili in sede di Conferenza di Servizi tra Enti e rappresentanti delle categorie coinvolte;

Osservato che già in occasione della riunione tenutasi in Prefettura il 18 aprile scorso a seguito di richiesta dei legali di parte di alcuni degli operatori che contestano la formulazione dell’attuale Regolamento, l’Amministrazione Comunale nella figura dell’Assessore alla Mobilità e Trasporti ha espresso la propria preoccupazione per la situazione di conflittualità creatasi ed ha invitato SAVE a rivedere la propria posizione cercando un accordo soddisfacente per tutte le categorie degli operatori interessati;

Ricordato che il 2 maggio 2013 in sede di IV Commissione Consiliare, sono stati nuovamente ascoltati i rappresentanti delle categorie interessate dal Regolamento e sono state recepite le loro osservazioni;

Ritenuto che l'assoggettamento a pagamento della sosta e del transito dei veicoli adibiti a uso commerciale di cui all'oggetto, in quanto utilizzati nell'ambito di servizi pubblici non di linea o di attività commerciali a vantaggio complessivo dell'utenza aeroportuale, debba avvenire attraverso la determinazione di corrispettivi a favore di SAVE a titolo di concorso alle spese di allestimento, disponibilità, gestione, coordinamento e controllo delle aree riservate e dei sistemi di accessibilità, mediante la fissazione di importi equi e sostenibili, proporzionati all'effettivo utilizzo e nell'ottica di non gravare l'utenza aeroportuale di oneri eccessivi, prevedendo modalità di esercizio tecnicamente equilibrate in relazione alle differenti tipologie di servizio da rendere all'utenza;