

(N. 827)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(SIGNORILE)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(GORIA)

e col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(LONGO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 LUGLIO 1984

Provvedimenti urgenti sull'autorità aeroportuale nei sistemi di
Roma e di Milano

ONOREVOLI SENATORI. — La grave situazione di disservizio degli aeroporti di Roma e Milano, resa ancora più difficile da una microconflittualità esasperata e da difficoltà delle singole autorità preposte ai diversi settori di dare risposte coerenti ed immediate alle esigenze che via via si manifestano nel traffico aereo, rende necessaria la creazione di un organo straordinario che, in attesa del definitivo assetto amministrativo delle gestioni aeroportuali di Roma e Milano e di Civilavia, assuma il compito di coordinare le varie competenze che costituiscono i centri decisionali di questi aeroporti.

Il trasporto aereo è fondamentale nella nostra collettività, ma quello che si svolge

nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano assume caratteristiche di essenzialità in relazione alla circostanza che il traffico internazionale, in particolare intercontinentale, si svolge oramai esclusivamente attraverso il mezzo aereo. Non è possibile che una parcellizzazione delle competenze tra ben 11 autorità amministrative e, per altro verso, che minimi problemi di gestione o di conflittualità paralizzino di fatto i rapporti internazionali con il mondo extra europeo. È un problema di immagine, ma è anche un problema di presenza economica dell'Italia nelle rotte internazionali del traffico aereo.

Si tratta, quindi, di una proposta diretta ad ovviare alla carenza di capacità decisio-

nale delle amministrazioni aeroportuali italiane. Lo strumento proposto è quello di un organo unitario di coordinamento e di alta direzione dei sistemi aeroportuali il quale, in attesa di un definitivo assetto della materia, assuma compiti unitari in sede aeroportuale, attraverso l'esercizio delle attribuzioni per conto di tutte le amministrazioni concorrenti.

Più che della creazione di una massiccia struttura statale, l'intenzione è quella di dare vita ad un « munus », ad un ufficio personale, agile e dotato di capacità di adattamento alle varie circostanze, in grado di intervenire in funzioni di coordinamento e sostituzione, nei casi di *impasse* amministrativo delle gestioni aeroportuali.

Se questi sono i compiti istituzionali di questa nuova autorità, il disegno di legge si

preoccupa anche di conferire alla figura soggettiva poteri speciali da esercitarsi per situazioni di emergenza, per conto del Governo e sotto diretto controllo del Parlamento. Anche qui si tratta di poteri informali, modellati sull'articolo 2 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, in relazione a gravi situazioni di caos nel traffico aeroportuale, e strettamente finalizzati al mantenimento di un sufficiente livello di sicurezza e di agibilità dell'aeroporto.

La previsione di spesa per l'attività, affidata contabilmente al duttile strumento della gestione fuori bilancio, consente al sovrintendente di utilizzare, per certe situazioni, i concessionari anche oltre gli obblighi di convenzione e di ricorrere, occorrendo, sotto la sua responsabilità, a soggetti esterni al sistema aeroportuale.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Fino alla data di entrata in vigore della riforma delle organizzazioni amministrative statali preposte al settore del trasporto aereo e comunque non oltre il 31 dicembre 1985, al fine di assicurare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano il coordinamento delle competenze e gli interventi necessari per il migliore funzionamento di tutti i servizi concorrenti a garantire l'uso del mezzo aereo per i trasporti nazionali ed internazionali, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dei trasporti, è nominato un sovrintendente per ciascuno dei suddetti sistemi aeroportuali.

Art. 2.

Il sovrintendente, scelto preferibilmente tra i dipendenti statali con qualifica non inferiore a dirigente generale di livello B od

equiparata, rappresenta il Governo nell'ambito aeroportuale e svolge, per ciascun sistema aeroportuale, tutte le attribuzioni spettanti alle amministrazioni statali, con esclusione di quelle attinenti all'ordine pubblico ed alla sicurezza pubblica, esercitandole anche in deroga alle norme procedurali e di contabilità vigenti nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento.

A tal fine si avvale dell'organizzazione dell'amministrazione dei trasporti e di quella dei relativi concessionari, nonchè degli uffici di altre amministrazioni i quali operano nell'ambito aeroportuale.

Il sovrintendente può altresì richiedere ai Ministri competenti l'adozione di misure necessarie al miglior funzionamento del servizio aeroportuale.

Il trattamento retributivo del sovrintendente è stabilito con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, in misura comunque non superiore a quella spettante al dirigente generale di livello B. Ove il sovrintendente appartenga ad amministrazioni statali è collocato fuori ruolo per la durata dell'incarico.

All'onere previsto dal precedente quarto comma si provvede con quota parte delle disponibilità delle contabilità speciali di cui al successivo articolo 4, che saranno all'uopo versate all'entrata del bilancio statale per essere correlativamente assegnate ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per la corresponsione del predetto trattamento retributivo.

Art. 3.

Al verificarsi di situazioni che incidono gravemente sulle condizioni di igiene o sicurezza dell'aeroporto o ne compromettono il mantenimento di livelli minimi di agibilità, il sovrintendente adotta, con atto motivato e nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico, i provvedimenti indifferibili necessari a ripristinare dette condizioni e livelli.

I provvedimenti di cui al precedente comma non possono avere effetto oltre il tempo strettamente necessario al raggiungimento

delle finalità suddette e, quando si tratta di misure riguardanti soggetti indifferenziati, devono avere adeguata pubblicità.

Dei provvedimenti di cui al presente articolo il Ministro dei trasporti dà immediata comunicazione alle Camere.

Art. 4.

Per le necessità di cui alla presente legge sono costituiti, fino al 31 dicembre 1985, due fondi di lire 1 miliardo ciascuno, con amministrazione autonoma e gestione fuori bilancio ai sensi dell'articolo 9 della legge 25 novembre 1971, n. 1041, amministrati rispettivamente dai sovrintendenti dei sistemi aeroportuali di Roma e di Milano, coadiuvati da un funzionario dell'amministrazione del tesoro a tal fine comandato presso il Ministero dei trasporti. I predetti importi affluiscono ad apposite contabilità speciali istituite presso le competenti sezioni di tesoreria provinciale dello Stato, intestate ai rispettivi sovrintendenti.

Le contabilità speciali di cui al precedente comma possono essere mantenute anche dopo la data del 31 dicembre 1985 per la definizione delle operazioni di gestione compiute sino a tale data dai sovrintendenti dei sistemi aeroportuali di Roma e di Milano e comunque non oltre il 30 giugno 1986. Alla chiusura delle contabilità le somme residue sono versate al bilancio dello Stato in conto entrate eventuali del Ministero del tesoro.

All'onere di lire 2 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1984, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento « Modificazioni alle disposizioni sulla nomina del conciliatore e del vice pretore onorario ».

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.