

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 1266

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri
(BERLUSCONI)

e dal Ministro dei trasporti e della navigazione
(FIORI)

di concerto col Ministro delle finanze
(TREMONTI)

col Ministro dei lavori pubblici
(RADICE)

col Ministro del tesoro
(DINI)

e col Ministro del bilancio e della programmazione economica
(PAGLIARINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 GENNAIO 1995

Conversione in legge del decreto-legge 27 dicembre 1994,
n. 720, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni
aeroportuali

ONOREVOLI SENATORI. - Il comma 13 dell'articolo 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, ha disposto la costituzione di apposite società di capitale per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato. A tal fine è affidato al Ministro dei trasporti e della navigazione, con decreto di concerto con il Ministro del tesoro, il compito di dettare la normativa subprimaria per la regolamentazione delle società di capitale affidatarie dei servizi aeroportuali.

L'obiettivo della norma è quello di avviare la privatizzazione delle suddette gestioni, eliminando le gestioni parziali e provvisorie attualmente in atto e consentire quindi le dismissioni delle partecipazioni dello Stato, dirette o indirette, nell'attività economico-imprescinditoriale di cui trattasi. Contestualmente è previsto il disimpegno dello Stato dagli oneri manutentori e dagli interventi per la realizzazione delle infrastrutture, che dovranno essere assunti dalle nuove società di gestione. Analogo disimpegno è tendenzialmente previsto per le attuali partecipazioni delle regioni e degli enti locali, sia perchè la riduzione dell'impegno pubblico globale incide fortemente sulle possibilità di utile acquisizione di finanziamenti privati sia perchè la norma richiamata coerentemente prevede come meramente eventuale e facoltativa la partecipazione alle società di gestione degli enti territoriali in genere.

La legge n. 537 del 1993 ha stabilito che il nuovo assetto, con la costituzione delle apposite società di gestione, deve essere operativo entro l'anno 1994 con la soppressione, quindi, dei capitoli di bilancio concernenti gli oneri già a carico dello Stato, a decorrere dall'anno 1995. Le previsioni finanziarie sono perciò in linea con il previsto nuovo assetto e confermano la

volontà esplicita del legislatore di conseguire sollecitamente l'obiettivo sopraindicato.

Senonchè, in sede di elaborazione del decreto interministeriale per la costituzione e la definizione delle nuove società di gestione, sono emersi ostacoli obiettivi e difficoltà tecnico-operative, evidenziati e attentamente analizzati in reiterate riunioni presso il Ministero dei trasporti e della navigazione con la partecipazione di rappresentanti del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato, del Ministero delle finanze, nonchè delle associazioni aeroportuali.

Dopo approfondita riflessione, è emerso che il concreto avvio delle privatizzazioni non può essere conseguito se non attraverso un intervento legislativo d'urgenza, mirato ad alcuni imprescindibili adattamenti di norme tuttora vigenti. La necessità dell'intervento d'urgenza deriva dal fatto che degli oltre centotrenta aeroporti, attualmente aperti al traffico ed operanti nel Paese, solo alcuni sono nella condizione di potersi gestire autonomamente, presentando volumi di traffico di sufficiente redditività, e pochissimi sono già attualmente attrezzati - anche in virtù di preesistenti leggi speciali - per la prosecuzione e/o l'avvio conveniente - anzi altamente conveniente - delle relative gestioni.

Per la maggioranza degli scali invece, diventa inevitabile introdurre un criterio di gradualità nel passaggio delle gestioni, non essendo possibile sopprimere *tout-court* gli oneri attualmente a carico dello Stato, pena la chiusura degli scali stessi a causa della cessazione immediata di ogni intervento e l'impossibilità di costituire, in tempi ragionevoli e con sicurezza di efficacia, società di capitali operative ed in grado di far fronte, con i mezzi propri, agli oneri loro demandati dalla legge.

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

In considerazione di quanto sopra, l'articolo 1 del presente provvedimento - che necessariamente condiziona l'emanazione del regolamento che dovrà disciplinare l'assetto delle costituenti società affidatarie di servizi aeroportuali, ai sensi del già citato comma 13 dell'articolo 10 della legge n. 537 del 1993 - intende dare urgente risposta ai problemi seguenti:

a) prosecuzione degli interventi statali per l'anno 1995;

b) durata delle concessioni: non è concretamente ipotizzabile l'afflusso di capitali privati per la realizzazione di importanti ed assai costose infrastrutture senza la prospettiva di adeguati ritorni economici in termini temporali ed è quindi necessaria una disposizione con la quale sia soppresso o ridotto il limite di durata ventennale previsto dall'art 694 del Codice della navigazione;

c) canoni concessori: il problema interessa le costituenti società aeroportuali soprattutto per esigenze di certezza finanziaria. Va aggiunto che mentre per gli aeroporti più redditizi potrebbero sin d'ora operarsi adeguati aumenti, per gli aeroporti a scarso o insufficiente volume di traffico diventa inutile imporre canoni che poi comunque dovrebbero essere restituiti alle società sotto forma di contributi. Il Ministero delle finanze ha effettuato un accurato studio in proposito ed ha proposto una nuova formulazione - i cui contenuti essenziali sono trasfusi nel presente provvedimento - che comporta una sostanziale delegificazione, in modo da rendere possibile l'adozione di un criterio elastico che mantenga certezza agli operatori in relazione alle differenziate situazioni di fatto, ma al tempo stesso non trascuri l'adeguamento delle entrate che debbono essere connesse alle mutevoli situazioni stabilendo, per ogni

periodo preso in considerazione, i valori (beni demaniali, traffico passeggeri e merci, volume d'affari) sui quali calcolare gli importi dovuti;

d) leggi speciali aeroportuali; si è ritenuto di prevedere l'abrogazione di normative speciali che, nell'istituire gestioni aeroportuali (Roma, Milano, Torino, eccetera), vincolavano la partecipazione societaria a soggetti pubblici in deroga allo spirito della legge n. 537 del 1993 che si ispira ad una totale liberalizzazione;

e) esecuzione delle opere aeroportuali; per assicurare la prosecuzione delle opere statali che continueranno a stralcio per l'anno 1995 e successivamente in base alle leggi speciali riguardanti in particolare gli aeroporti di Roma e Milano, anche in relazione alla celebrazione dell'Anno Santo, si prevede una normativa, d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici, per quanto concerne l'approvazione dei piani di sviluppo aeroportuale, che valgono anche ai fini delle verifiche di compatibilità urbanistica;

f) ambito delle privatizzazioni; le disposizioni contenute nei commi da 9 a 14 dell'articolo 10 della legge n. 537 del 1993 perseguono la finalità della integrale privatizzazione del settore con il conseguente disimpegno dello Stato. A tal fine si dispone che la partecipazione complessiva di tutti gli enti pubblici debba restare minoritaria, fatte comunque salve le situazioni in atto, nonchè le partecipazioni per gli interventi negli aeroporti di interesse sociale.

L'articolo 2 del provvedimento reca disposizioni relative all'amministrazione straordinaria dell'Azienda autonoma di assistenza al volo e per il traffico aereo generale, essendo necessario definire i poteri attuali dell'amministratore straordinario e determinare le strutture di supporto dell'amministratore straordinario stesso.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 27 dicembre 1994, n. 720, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali.

Decreto-legge 27 dicembre 1994, n. 720, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 302 del 28 dicembre 1994.

Disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di introdurre modifiche alle disposizioni vigenti in materia di gestioni aeroportuali, indispensabili per l'adozione del regolamento previsto dall'articolo 10, comma 13, della citata legge n. 537 del 1993, in materia di costituzione di società di capitali per la gestione dei servizi e la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti;

Ritenuta, altresì, la straordinaria necessità ed urgenza di provvedere in ordine all'amministrazione straordinaria dell'Azienda autonoma per l'assistenza al volo per il traffico aereo generale;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 20 dicembre 1994;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri delle finanze, dei lavori pubblici, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Art. 1.

1. I termini di cui all'articolo 10, commi 10 e 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, sono, rispettivamente, differiti il primo al 31 marzo 1995 ed il secondo al 31 dicembre 1995.

2. L'affidamento alle società di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, è effettuato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro e il Ministro delle finanze, sulla base di un programma di interventi presentato dalla società di gestione, corredato dal relativo piano economico finanziario. La durata della concessione può superare i

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

limiti temporali di cui all'articolo 694 del codice della navigazione, in correlazione al piano degli investimenti presentato.

3. Dal 1° gennaio 1995 e fino al 31 marzo 1995 e comunque fino al perfezionamento degli adempimenti di cui all'articolo 10, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, i diritti aeroportuali di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, sono aumentati del 5 per cento rispetto all'importo applicato per l'anno 1994.

4. Fino all'affidamento della gestione totale alle società di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, gli introiti realizzati negli aeroporti gestiti dallo Stato in applicazione della legge 5 maggio 1976, n. 324, come incrementati ai sensi del comma 3, sono utilizzati per le esigenze di esercizio degli aeroporti, nonché per il finanziamento dei programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali approvati dal CIPE, mediante riassegnazione, con decreti del Ministro del tesoro, agli apposti capitoli dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione.

5. La concessione relativa alla gestione di servizi in area aeroportuale è subordinata alla positiva valutazione ministeriale circa il rispetto del disposto di cui all'articolo 10, comma 12, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e con riguardo all'applicazione, da parte del concessionario, del contratto collettivo nazionale di lavoro aeroportuale ovvero, ricorrendone i presupposti, di contrattazione nazionale specifica per i servizi accessori.

6. I canoni per le concessioni alle società costituite ai sensi dell'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, sono determinati periodicamente dal Ministero delle finanze-Dipartimento del territorio, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione, con riferimento, per il periodo preso in considerazione, al valore patrimoniale dei beni demaniali in uso alla concessionaria, nonché al traffico passeggeri e merci ed al volume d'affari derivante dall'esercizio dell'attività. Con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sono dettate le disposizioni attuative.

7. Sono abrogate le disposizioni contenute nelle leggi speciali relative alla gestione di aeroporti e/o sistemi aeroportuali che obbligano lo Stato, l'IRI, gli enti locali o altri soggetti a detenere in tutto o in parte la partecipazione delle società di gestione aeroportuale. Sono altresì abrogate le disposizioni che impongono alle società predette obblighi in ordine alla destinazione degli utili. Per le dimissioni delle partecipazioni azionarie dello Stato e degli enti pubblici si applicano le norme di cui al decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474.

8. Per l'esecuzione dei lavori aeroportuali finanziati dallo Stato, il Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile provvede con le proprie strutture tecniche all'approvazione dei progetti. I piani di sviluppo aeroportuale, approvati dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile, d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, comprendono la verifica di compatibilità urbanistica e comportano dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti. L'approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute.

9. Nelle società di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, la quota azionaria complessivamente detenuta dagli enti pubblici partecipanti deve essere minoritaria, con le modalità previste dal regolamento di cui alla norma anzidetta, ed in ogni caso non deve consentire o determinare il controllo delle società stesse. Per tre anni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è fatta salva la partecipazione pubblica nella società SEA di Milano.

10. La disposizione di cui al comma 9, primo periodo, non trova applicazione per gli aeroporti di rilevante interesse sociale che saranno individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Art. 2.

Amministrazione straordinaria dell'A.A.A.V.T.A.G.

1. In attesa di procedere al previsto riordino dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, gli organi di amministrazione dell'Azienda, di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 1° luglio 1994 e 5 settembre 1994, pubblicato, sotto forma di comunicato, nella *Gazzetta ufficiale* n. 219 del 19 settembre 1994, cessano dalle loro funzioni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Dalla medesima data la gestione dell'Azienda è affidata ad un amministratore straordinario, il quale si avvale di due direttori esecutivi e di un comitato consultivo, composto da cinque membri esperti in discipline tecniche di settore, aziendali, imprenditoriali, finanziarie e giuridiche.

2. L'amministratore straordinario, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, ha la rappresentanza legale, anche in giudizio, dell'Azienda ed esercita tutte le funzioni di competenza del presidente e del consiglio di amministrazione;

3. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sono nominati i direttori esecutivi e i membri del comitato consultivo di cui al comma 1. Con i medesimi decreti vengono fissate altresì le relative attribuzioni di compensi, incluse le indennità accessorie.

Art. 3.

1. Le certificazioni di navigabilità degli aeromobili e degli equipaggi rilasciate dalle competenti autorità nazionali della Repubblica federale di Jugoslavia (Serbia e Montenegro), che si impegnano a continuare ad applicare gli *standard* internazionali in vigore, sono riconosciute dalla Repubblica italiana, ai fini di consentire l'esercizio del trasporto aereo civile tra Roma e Belgrado, fatta salva la facoltà delle competenti autorità italiane di disporre sul territorio nazionale i controlli che si rendano necessari.

Articolo 4.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 dicembre 1994.

SCÀLFARO

BERLUSCONI - FIORI - TREMONTI -
RADICE - DINI - PAGLIARINI

Visto, *il Guardasigilli*: BIONDI