

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

N. 1426

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro del tesoro

(DINI)

e dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(CARAVALE)

di concerto col Ministro delle finanze

(FANTOZZI)

col Ministro dei lavori pubblici e dell'ambiente

(BARATTA)

e col Ministro del bilancio e della programmazione economica

(MASERA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 FEBBRAIO 1995

Conversione in legge del decreto-legge 25 febbraio 1995,  
n. 49, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni  
aeroportuali e di compagnie e gruppi portuali

## INDICE

Relazione .....	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica .....	»	5
Disegno di legge .....	»	6
Testo del decreto-legge .....	»	7

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-imprenditoriale 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.

La legge n. 537 del 1993 ha stabilito che il nuovo assetto, con la costituzione delle 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 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 rappre-

sentanti del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato, del Ministero delle finanze, nonché 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 convenienti - 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.

In considerazione di quanto sopra, l'articolo 1 del presente provvedimento - che necessariamente condiziona l'emanazione del regolamento che dovrà disciplinare l'assetto delle costituende 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) canoni concessori: il problema interessa le costituende 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 in considerazione, i valori (beni demaniali, traffico passeggeri e merci, volume d'affari) sui quali calcolare gli importi dovuti;

c) 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.

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.

L'articolo 3 prevede disposizioni in materia di certificazioni di navigabilità aerea al

fine di consentire i collegamenti Roma-Belgrado e viceversa.

L'articolo 4 ha lo scopo di concedere un ulteriore brevissimo periodo di proroga per la trasformazione delle compagnie al fine di consentire alle compagnie che non abbiano ancora provveduto di dar corso agli adempimenti necessari. E ciò al fine di evitare che possano essere messe in liquidazione compagnie che, per difficoltà finanziaria o per contrasti tra i soci, non abbiano ancora iniziato le procedure previste. La norma disciplina la fase di transizione che intercorre dalla delibera di trasformazione all'omologa del tribunale ed alla iscrizione nel registro delle imprese. Questa fase, infatti, potrebbe richiedere tempi lunghi, qualora il tribunale rilasci l'omologa solo a seguito di ulteriori accertamenti e adempimenti, determinando situazioni non rientranti più nella presente disciplina.

Si ritiene, pertanto, opportuno considerare come elemento determinante, ai fini della non applicazione delle disposizioni sanzionatorie, l'aver adottato la delibera di trasformazione ed aver presentato la relativa richiesta al tribunale competente.

Per tale periodo di transizione, peraltro, che potrebbe superare la data del 18 marzo 1995, data nella quale le norme del codice della navigazione e del relativo regolamento verranno ad essere abrogate, è stata prevista la continuità di vigenza di quelle norme del regolamento marittimo afferenti gli organi di gestione e di controllo per il regolare funzionamento delle compagnie, nonché le disposizioni relative alle funzioni di vigilanza e controllo da parte dell'Autorità portuale, nei porti già sedi di enti, e dell'Autorità marittima nei restanti porti. Tale disposizione ha lo scopo quindi di disciplinare nella fase transitoria suindicata il funzionamento delle compagnie, secondo la normativa previgente mantenendo anche fermi i compiti di vigilanza e di controllo da parte delle Autorità che li hanno esercitati finora.

## RELAZIONE TECNICA

*Articolo 1, comma 4*

Il previsto importo di 40 miliardi è finalizzato a far fronte alle esigenze di esercizio degli aeroporti, nonchè a quelle connesse al finanziamento dei programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali approvati dal CIPE.

Trattandosi di trasferimenti a titolo di contributo in favore dei soggetti aeroportuali interessati, l'importo stesso si configura di per sè quale limite invalicabile di spesa.

## **DISEGNO DI LEGGE**

### **Art. 1.**

1. È convertito in legge il decreto-legge 25 febbraio 1995, n. 49, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali e di compagnie e gruppi portuali.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 27 dicembre 1994, n. 720.

*Decreto-legge 25 febbraio 1995, n. 49, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 48 del 27 febbraio 1995.*

**Disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali  
e di compagnie e gruppi portuali**

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 24 febbraio 1995;

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

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 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. Su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, il CIPE approva il piano di investimenti negli aeroporti nazionali, aggiornando quello approvato con delibera CIPE del 30 maggio 1991.

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. Ciascun pagamento sarà arrotondato alle 500 lire superiori o inferiori.

4. Fino all'affidamento della gestione totale alle società di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, i maggiori introiti realizzati negli aeroporti gestiti dallo Stato in applicazione del comma 3 sono utilizzati per le esigenze di esercizio degli aeroporti, nonchè 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 appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione. Per le medesime finalità è autorizzata la spesa di lire 40 miliardi per l'anno 1995, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Le somme iscritte in conto competenza ed in conto residui sui capitoli 7501 e 7509 del medesimo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994 sono mantenute in bilancio per l'anno 1995. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

5. 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, nonchè 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.

6. 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, e previo parere di conformità del CIPE ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, comprendono la verifica di compatibilità urbanistica e comportano dichiarazione di pubblica utilità, nonchè di indifferibilità e 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.

## Articolo 2.

1. In attesa di procedere al previsto riordino dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, gli organi di ammini-

strazione 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.

### Articolo 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 comma 11 dell'articolo 3 del decreto-legge 21 febbraio 1995, n. 39, è sostituito dal seguente:

«11. L'articolo 21 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

“Art. 21. - (*Trasformazione in società delle compagnie e gruppi portuali*). - 1. Le compagnie ed i gruppi portuali entro il 18 marzo 1995 debbono trasformarsi in una o più società di seguito indicate:

a) in una società secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, per l'esercizio in condizioni di concorrenza delle operazioni portuali;

b) in una società o una cooperativa secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, per la fornitura di servizi, ivi comprese, in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, mere prestazioni di lavoro, fino al 31 dicembre 1995;

c) in una società secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, avente lo scopo della mera gestione, sulla base dei beni già appartenenti alle compagnie e gruppi portuali disciolti.

2. Scaduto il termine di cui al comma 1 senza che le compagnie ed i gruppi portuali abbiano provveduto agli adempimenti di cui al comma 6, le autorizzazioni e le concessioni ad operare in ambito portuale, comunque rilasciate, decadono.

3. Le società e le cooperative di cui al comma 1 hanno l'obbligo di incorporare tutte le società e le cooperative costituite su iniziativa dei membri delle compagnie o dei gruppi portuali prima della data di entrata in vigore della presente legge, nonchè di assumere gli addetti alle compagnie o gruppi alla predetta data. Le società o cooperative di cui al comma 1 devono avere una distinta organizzazione operativa e separati organi sociali.

4. Le società derivanti dalla trasformazione succedono alle compagnie ed ai gruppi portuali in tutti i rapporti patrimoniali e finanziari.

5. Entro la data di cui al comma 1, le compagnie ed i gruppi portuali possono procedere, secondo la normativa vigente in materia, alla fusione con compagnie operanti nei porti vicini, anche al fine di costituire nei porti di maggior traffico un organismo societario in grado di svolgere attività di impresa.

6. Le autorità portuali nei porti già sedi di enti portuali e l'autorità marittima nei restanti porti dispongono la messa in liquidazione delle compagnie e gruppi portuali che entro la data del 18 marzo 1995 non abbiano adottato la delibera di trasformazione secondo le modalità di cui al comma 1 ed effettuato il deposito dell'atto per l'omologazione al competente tribunale. Nei confronti di tali compagnie non potranno essere attuati gli interventi di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), del decreto-legge 17 gennaio 1995, n. 10.

7. Continuano ad applicarsi, sino alla data di iscrizione nel Registro delle imprese, nei confronti delle compagnie e gruppi portuali che abbiano in corso le procedure di trasformazione ai sensi del comma 6, le disposizioni di cui al comma 8 dell'articolo 27 concernenti il funzionamento degli stessi, nonchè le disposizioni relative alla vigilanza ed al controllo attribuite all'autorità portuale, nei porti già sedi di enti portuali ed all'autorità marittima nei restanti porti».

2. Il comma 14 dell'articolo 3 del decreto-legge 21 febbraio 1995, n. 39, è sostituito dal seguente:

«14. L'articolo 27, comma 8, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

“8. Sono abrogate le disposizioni del testo unico approvate con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, e del relativo regolamento di attuazione, approvato con regio decreto 26 settembre 1904, n. 713, che siano incompatibili con le disposizioni della presente legge. L'articolo 110, ultimo comma, e l'articolo 111, ultimo comma, del codice della navigazione sono abrogati. Salvo quanto previsto all'articolo 20, comma 4, ed all'articolo 21, comma 7, sono altresì abrogati, a partire dal 19 marzo 1995, gli articoli 108; 110, primo, secondo, terzo e quarto comma; 111, primo, secondo e terzo comma; 112; 116, primo comma, n. 2); 1171, n. 1); 1172 del codice della navigazione, nonchè gli articoli contenuti nel libro I, titolo III, capo IV, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del

Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Gli articoli 109 e 1279 del codice della navigazione sono abrogati a decorrere dal 1° gennaio 1996».

Articolo 5.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso 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 25 febbraio 1995.

SCÀLFARO

DINI - CARAVALE - FANTOZZI - BARATTA -  
MASERA

Visto, *il Guardasigilli*: MANCUSO

