

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 1905

## 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 dei lavori pubblici e dell'ambiente**

(BARATTA)

**e col Ministro del bilancio e della programmazione economica**

(MASERA)

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 GIUGNO 1995**

---

Conversione in legge del decreto-legge 28 giugno 1995,  
n. 251, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni ae-  
roportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a ser-  
vizi di emergenza

---

## INDICE

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

ONOREVOLI SENATORI. - Il provvedimento reca alcuni interventi urgenti in materia di gestione degli aeroporti, di amministrazione straordinaria dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale e di collegamenti aerei con la Jugoslavia.

Per quanto riguarda le gestioni aeroportuali, si è inteso introdurre criteri di gradualità nel processo di privatizzazione avviato con la legge 24 dicembre 1993, n. 537, consentendo, per un periodo transitorio, la prosecuzione degli interventi pubblici sugli scali nazionali e regolando nel contempo alcuni importanti aspetti della pianificazione aeroportuale e delle concessioni alle nuove società di gestione.

Si ricorda che il comma 13 dell'articolo 10 della citata legge n. 537 del 1993 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 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 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 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

dell'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 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) 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 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 Ministro 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 dell'Azienda autonoma di assistenza al volo 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 concerne il differimento al 31 gennaio 1996 del termine dell'entrata in vigore dell'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che disciplina la complessa materia dei veicoli e dei trasporti in condizione di eccezionalità. Tale disposizione ha subito sostanziali modifiche con il decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, recante disposizioni correttive e integrative del codice della strada.

Il conseguente adeguamento delle disposizioni regolamentari di attuazione, pur essendo in avanzata fase di approvazione, non potrà essere concluso entro il termine del 1° luglio 1995, previsto, per l'entrata in vigore della disciplina, del decreto-legge 21 aprile 1995, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 giugno 1995, n. 234.

La disposizione dell'articolo 5 è intesa a disciplinare l'abilitazione professionale per la guida di veicoli adibiti a servizi di emergenza, consentendone il rilascio sulla base di idonea documentazione comprovante l'idoneità allo svolgimento dell'attività, secondo le modalità stabilite da apposito provvedimento ministeriale.

RELAZIONE TECNICA

*Articolo 1, comma 4*

Il previsto importo di lire 34 miliardi è finalizzato a far fronte alle esigenze di esercizio degli aeroporti, nonché 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 sé quale limite invalicabile di spesa.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 27 dicembre 1994, n. 720, 25 febbraio 1995, n. 49, e 29 aprile 1995, n. 133.

*Decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 150 del 29 giugno 1995.*

**Disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza**

**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 28 giugno 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 dei lavori pubblici e dell'ambiente e del bilancio e della programmazione economica;

EMANA

il seguente decreto-legge:

**Articolo 1.**

1. Il termine di cui all'articolo 10, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, è differito al 31 ottobre 1995. Il decreto di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, dovrà essere emanato entro il 31 dicembre 1995. Il termine per la costituzione delle società di cui al primo e secondo periodo dell'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, è prorogato al 30 giugno 1996.

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 perfezionamento degli adempimenti di cui all'articolo 10, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e comunque non oltre il 31 ottobre 1995, 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 34 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. 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 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 assistenti di qualificata esperienza professionale, nonché, ai fini del riordino, 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 gli assistenti e i membri del comitato consultivo di cui al comma 1. Con i medesimi decreti vengono fissate altresì le relative attribuzioni ed i 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. L'articolo 1 del decreto-legge 21 aprile 1995, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 giugno 1995, n. 234, è sostituito dal seguente:

«Art. 1. - 1. Le disposizioni contenute nell'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 7 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, si applicano a partire dal 31 gennaio 1996. È comunque consentita l'approvazione e l'omologazione dei mezzi d'opera secondo i limiti di massa previsti dal comma 8 dello stesso articolo 10.»

## Articolo 5.

1. L'ultimo periodo dell'articolo 116, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come integrato dall'articolo 57, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, nel testo modificato dall'articolo 9 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, è sostituito dal seguente: «I conducenti di veicoli adibiti a servizi di emergenza possono ottenere il rilascio della relativa abilitazione professionale purchè esibiscano idonea certificazione, che sarà definita con decreto del Ministro dei trasporti, dalla quale risulti la loro idoneità allo svolgimento di tale attività».

## Articolo 6.

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 28 giugno 1995.

SCOGNAMIGLIO PASINI

DINI - CARVALE - BARATTA - MASA  
SERA

Visto, *il Guardasigilli*: MANCUSO