

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2959

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ROMEO, OCCHIPINTI, COSTI**

Norme per la gestione degli aeroporti  
siti in aree del demanio dello Stato

*Presentata il 22 luglio 1993*

ONOREVOLI COLLEGHI! — In Italia l'affidamento in convenzione della gestione totale di un aeroporto è stato disposto con singole leggi, nate dalla spinta politica locale, senza alcun criterio di omogeneità e coerenza. Per tali motivi sono stati affidati, ad esempio, in gestione totale l'aeroporto di Torino (legge n. 914 del 1965) e l'aeroporto di Bergamo (legge n. 746 del 1975), mentre esistono gestioni parziali, del tutto irrazionali, in aeroporti equivalenti come Bologna, Napoli, Bari, Cagliari, e Catania.

Questa legislazione fa sì che le strutture aeroportuali, sparse nel territorio nazionale, versino in condizioni estremamente diverse con bassi livelli di servizi soprattutto nel Mezzogiorno, dove, per la lentezza e spesso per l'incapacità di uti-

lizzare con la necessaria prontezza investimenti pubblici, esistono situazioni ormai inaccettabili dal punto di vista funzionale come, ad esempio, negli aeroporti di Reggio Calabria e Palermo. Le date delle due leggi citate confermano, peraltro, che non è mai stata seguita in questo settore una precisa strategia politica: basti pensare che il testo della legge n. 746 del 1975 è la precisa copia della legge n. 914 del 1965 quando, a dieci anni di distanza, erano già emerse situazioni da correggere. È quindi necessario recuperare per l'intero settore quel criterio di omogeneità citato al fine di elevare il livello qualitativo e quantitativo dei servizi, di ottenere una partecipazione finanziaria da parte delle società di gestione e di utilizzare in pieno le risorse

che l'industria aeroportuale può esprimere.

La presente proposta di legge si propone di affidare alle società concessionarie la competenza su tutte le entrate aeroportuali (tariffe per servizi commerciali ed aeronautici, diritti operativi - approdo e partenza, tasse - imbarco passeggeri e merci), di adeguare progressivamente, con una diversa politica, le tariffe a quelle

comunitarie, recuperando così altri 400 miliardi di lire all'anno da destinare agli investimenti aeroportuali, di favorire l'accesso del capitale privato in investimenti di elevato ritorno economico, di evitare la crescita delle tariffe commerciali a beneficio delle società ed a danno dell'utente e di evitare la diminuzione delle tasse aeroportuali a beneficio dei vettori ed a danno dell'erario.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Concessione di gestione di aeroporti).*

Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad affidare in concessione la gestione di aeroporti esistenti sul demanio dello Stato a società per azioni, anche a prevalente capitale privato.

2. La durata della concessione non può essere superiore a cinquanta anni.

3. Alla scadenza della concessione le infrastrutture costruite con il finanziamento della società per azioni concessionaria nonché le aree acquisite dalla società stessa, diventano di proprietà dello Stato.

## ART. 2.

*(Convenzione con le società di gestione degli aeroporti).*

1. I Ministri dei trasporti, delle finanze e del tesoro definiscono i rapporti con le società per azioni concessionarie, mediante apposite convenzioni, secondo i seguenti criteri:

a) la società per azioni concessionaria dovrà garantire i livelli dei servizi secondo gli *standard* internazionali fissati dall'amministrazione concedente;

b) la società per azioni concessionaria dovrà provvedere al finanziamento per il mantenimento, l'ammodernamento e l'ampliamento delle infrastrutture; potrà essere fornito un supporto finanziario da parte dello Stato in relazione alla disponibilità di bilancio della società per azioni concessionaria e comunque in misura non superiore al 50 per cento del costo della infrastruttura stessa, sulla base della convenzione stessa, alla quale dovrà essere allegato il piano degli interventi che sono a carico della società;

c) i vettori non possono possedere quote di maggioranza della società per azioni concessionaria;

d) il bilancio della società per azioni concessionaria dovrà essere certificato; l'utile, detratto un dividendo non superiore al 15 per cento, dovrà essere reinvestito in opere aeroportuali, secondo programmi approvati, con la relativa priorità, dall'amministrazione concedente;

e) alla società per azioni concessionaria sono affidate le attività rientranti nella competenza dell'ufficio controllo traffico, esclusi i compiti ispettivi e di controllo che rimangono all'amministrazione concedente.

#### ART. 3.

*(Aeroporti militari).*

1. Per gli aeroporti nei quali si svolge attività militare, la concessione è limitata alle aree e ai beni appartenenti al Ministero dei trasporti, salvaguardando gli interessi operativi delle forze armate. Per tali aeroporti le infrastrutture di volo possono rientrare nei beni affidati in concessione; in tal caso la convenzione di cui al comma 1 dell'articolo 2 deve essere sottoscritta anche dal Ministro della difesa.

#### ART. 4.

*(Diritti della società concessionaria).*

1. Alle società per azioni concessionarie competono tutti i diritti derivanti dall'esercizio aeroportuale, compresi quelli di cui alla legge 9 gennaio 1956, n. 24.

#### ART. 5.

*(Norma transitoria).*

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge tutte le società di gestione, parziale e totale,

esistenti dovranno adeguare il proprio statuto alle norme della presente legge e l'amministrazione concedente dovrà stipulare una nuova convenzione per garantirne il rispetto.

2. Trascorso il termine di cui al comma 1, l'amministrazione, con il metodo dell'asta pubblica, affida la gestione secondo i criteri stabiliti dalla presente legge, assicurando il rispetto degli attuali livelli occupazionali.

ART. 6.

*(Entrata in vigore).*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.