

(N. 1526)

DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori BASTIANINI, BOZZELLO VEROLE, CARTIA,
CECCATELLI, GALLO, GIANOTTI, LIBERTINI e PAGANI Maurizio**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'11 OTTOBRE 1985

Proroga del termine di privatizzazione dell'aeroporto di Torino Caselle

ONOREVOLI SENATORI. — Probabilmente all'epoca della formulazione del codice di navigazione era impensabile una gestione degli aeroporti statali che non fosse statale, anche perchè il quadro degli aeroporti italiani era quasi esclusivamente composto da aeroporti militari, solo alcuni dei quali « aperti al traffico aereo civile ».

Abbiamo assistito, pertanto, al fenomeno del progressivo affidamento prima dei vari servizi aeroportuali e poi di tutta la gestione commerciale dei principali aeroporti statali (cioè di quelli con maggior volume di traffico aereo), sia civili che militari aperti al traffico civile, ad enti di gestione pubblici o privati, con forme varie di affidamento e dai contenuti variabili, sia tramite atti amministrativi concessori, sia tramite vere e proprie leggi speciali.

In taluni casi la concessione ha inteso sanare una situazione già di fatto esistente (vedi il caso della SEA, Società esercizi aeroportuali, di Milano, e della SAGAT, So-

cietà azionaria gestione aeroporto di Torino), in altri casi è dovuta ad espressa richiesta di privati o enti locali o gruppi economici, in altri ancora è dovuta a delibera scelta politica dello Stato.

Sotto questo profilo pare interessante osservare che il Ministro dei trasporti ha recentemente esaltato l'importanza dell'affidamento della gestione ad enti privati che, strutturati nella forma imprenditoriale, garantiscono vivacità organizzativa e snellezza di procedimenti, cosa questa che difficilmente può essere assicurata dall'amministrazione pubblica.

Questo affidamento ha concretizzato due forme distinte di gestione: una globale, « totale », in regime di sostituzione nei confronti dello Stato, ed una « parziale », limitata alla gestione dell'aerostazione e dei principali servizi a terra commerciali. La diversità fra questi due tipi di gestione non è solo quantitativa: la prima infatti si sostanzia, anche formalmente, in una vera e propria concessione di gestione, men-

tre la seconda configura una forma di concessione di suolo demaniale (appunto quello dell'aerostazione e delle aree dove si organizzano e si svolgono i servizi a terra) a fini attinenti al traffico aereo.

La gestione così detta totale, per il suo carattere innovativo, rappresenta una nuova e originale forma di gestione, un'interessante evoluzione del sistema aeroportuale verso forme gestionali autonome.

Nel nostro Paese gli esempi di questo tipo di gestione sono molto limitati, hanno carattere eccezionale ed episodico, e sono stati attuati attraverso atti e procedimenti vari ed atipici.

Attualmente questa forma di gestione è stata adottata negli aeroporti di Genova, Torino, Venezia, Bergamo, Foggia e nei sistemi aeroportuali milanese e romano; malgrado le diversità, nella forma di gestione totale si può individuare una caratteristica comune: tutte le gestioni totali sono state legittimate da leggi speciali. Tutte queste leggi hanno essenzialmente contenuto di atto amministrativo e provvedono non solo ad autorizzare l'affidamento della gestione all'ente, ma talvolta a tracciare anche la disciplina essenziale della concessione, rimandando poi, per le norme di dettaglio, ad una convenzione attuativa.

La formulazione di queste leggi è molto varia e spesso contorta.

In effetti, a parte la legge sugli aeroporti romani che può considerarsi la più organica ed ortodossa, possono distinguersi due tipi di leggi: quelle che sanciscono esplicitamente l'affidamento della gestione aeroportuale all'ente di gestione e quindi ne fissano i termini essenziali (è questo il caso delle leggi relative agli aeroporti di Milano, Torino, Genova e Bergamo) e quelle che prevedono solo la possibilità che determinati enti gestiscano l'aeroporto statale senza regolare i termini della eventuale concessione (è questo il caso delle leggi relative agli aeroporti di Palermo, Venezia e Foggia).

Le prime concretano una deroga al codice di navigazione e nel contempo attribuiscono la gestione attraverso l'espedito della « privatizzazione » dell'aeroporto,

cioè mediante l'estensione all'aeroporto statale del regime giuridico degli aeroporti privati secondo la normativa dettata dal codice di navigazione agli articoli da 704 a 713.

Le seconde, invece, enunciano solo la deroga attraverso la previsione della possibilità che la gestione venga assunta da un determinato ente: sta poi alla volontà di questo ente avvalersi o meno di tale facoltà, provocando i relativi provvedimenti affidativi della gestione.

La formulazione delle leggi del primo tipo, che sono quelle che qui maggiormente interessano, è alquanto singolare e può essere distinta in tre parti. Vi è prima una autorizzazione al Ministero competente in materia di aviazione civile a riconoscere la qualifica privata, per un determinato periodo (trentennale), ad aeroporti demaniali le cui infrastrutture, in tutto o in parte, siano state o saranno costruite a cura di un determinato ente; poi si sancisce, allo scadere del suddetto periodo di tempo, l'acquisizione automatica alla proprietà dello Stato di tutte le opere realizzate dall'ente; infine viene dato mandato ai Ministeri interessati di disciplinare, mediante apposita convenzione, i rapporti fra lo Stato e l'ente.

Come detto in precedenza, la gestione dell'aeroporto di Torino-Caselle può essere paragonata per le sue caratteristiche di « gestione privatizzata » e « gestione totale » a quella degli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa e a quella dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio.

L'aeroporto di Torino è stato riconosciuto privato con la legge 21 luglio 1965, n. 914, quello di Bergamo con la legge 27 dicembre 1975, n. 746, ed il sistema milanese con la legge 18 aprile 1962, n. 194.

Fatto questo breve ma necessario *excursus* storico, preme qui rilevare che successivamente, con la legge 2 aprile 1968, n. 515, il regime giuridico privatizzato del sistema aeroportuale milanese, in considerazione degli oneri derivanti alla SEA (cioè alla società di gestione) dall'esecuzione di opere di ristrutturazione, è stato ulteriormente prorogato.

Il discorso fatto a suo tempo per Milano va ripetuto per Torino.

Infatti, la SAGAT ed il comune di Torino hanno in questi anni investito decine di miliardi e altrettanti si apprestano ad investire, tutti rivolti al miglioramento dei livelli di sicurezza ed al potenziamento delle infrastrutture. In particolare, tra i nuovi investimenti va rilevato che il comune di Torino si è assunto l'onere della nuova centrale elettrica (lire 1.200 milioni), della nuova torre di controllo (lire 4.500 milioni), dello sfioratore del canale torrente Stura (lire 2.000 milioni).

La SAGAT ha provveduto all'adeguamento delle radioassistenze (lire 2.500 milioni), ha deliberato la risistemazione dell'area terminale e l'acquisizione di mezzi ed attrezzature per un totale di lire 7.500 milioni.

Da parte sua lo Stato si è limitato a mettere a disposizione parte del sedime e ad erogare circa 10 miliardi di lire tramite le leggi n. 825 del 1973 e n. 493 del 1975.

Però, come si rilevava nella premessa storica, allo scadere del periodo di privatizzazione, le infrastrutture costruite dal titolare della concessione, in questo caso dal comune di Torino e dalla SAGAT, sulla parte dell'aeroporto di pertinenza del demanio statale devono diventare di proprietà dello Stato.

Questo limitato periodo di privatizzazione pone evidentemente non pochi problemi sulla opportunità da parte della Sagat e dei suoi azionisti di continuare ad investire sull'aeroporto, visto che si tratterebbe di opere difficilmente ammortizzabili, e che comunque dal 1995 lo Stato ne risulterebbe beneficiario esclusivo.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

La durata del regime giuridico dell'aeroporto di Torino Caselle, stabilita dall'articolo 1 della legge 21 luglio 1965, n. 914, e dal decreto del Ministro dei trasporti 1° ottobre 1965, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 265 del 22 ottobre 1965, è prorogata di ulteriori venti anni.