

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 1195

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori **OGNIBENE, BATTAGLIA Antonio, CHIRILLI, CIRAMI, D’AMBROSIO, FABBRI, FAVARO, IERVOLINO, LAURO, MINARDO, PASINATO, RUVOLO, SANZARELLO, SODANO Calogero, TREDESE, COMINCIOLI, GRECO, DEGENNARO, ASCIUTTI, BASILE, COSTA, NOCCO, FERRARA e PONZO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 28 FEBBRAIO 2002

Disposizioni in materia di affidamento regionale in concessione della gestione aeroportuale e dei servizi operativi di torri di controllo nonché realizzazione di centri commerciali interni

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge	»	9

ONOREVOLI SENATORI. - Il sistema del trasporto aereo italiano è allo sfascio.

Stiamo assistendo proprio in questo periodo a fatti incresciosi che destano sgo-mento e preoccupazione.

Ci riferiamo ad aziende frammentate, e di-ssesse, condizioni di lavoro sempre peg-giori, utilizzo del lavoro precario al limite della sopportazione, sicurezza e qualità del servizio dell'utenza sempre più scadente.

Tutto ciò richiede interventi urgenti da parte del Governo e del Parlamento per il salvataggio ed il rilancio del settore, la difesa dell'occupazione delle centinaia di migliaia di cittadini e di famiglie che, direttamente o indirettamente traggono il loro unico so-stentamento da questa particolare attività.

È proprio da questa amara riflessione che bisognerà partire anche perchè dopo l'im-patto psicologico della tragedia dell'11 set-tembre scorso, le abitudini e la qualità della vita della popolazione nei Paesi a tecnologia avanzata, tra i quali certamente l'Italia, esi-geranno tra breve un rapido recupero verso le nuove frontiere del benessere, del quale lo sviluppo dell'aviazione civile è un note-vole coefficiente di correlazione.

Quanto detto non può non imporre l'esi-genza di dare un assetto definitivo alle ge-stioni aeroportuali, allo scopo di diminuire la pressione tariffaria sui vettori aerei e quindi sugli utenti, attraverso sia la riduzione dei costi di esercizio, sia l'aumento diversifi-cato delle entrate; esigenza che sul fronte parlamentare, alla Camera dei deputati, trova fortunatamente d'accordo i diversi compo-nenti della Commissione «Trasporti» che stanno esaminando le varie proposte di legge aventi per oggetto questa delicata materia.

È quindi avvertita da tutti la necessità di emanare un provvedimento legislativo che possa offrire certezze ed uniformare la disci-plina di un settore che rappresenta un volano

di sviluppo e di crescita per l'intero Paese, così come è altrettanto indubbio che la man-canza di questa sicurezza abbia finora osta-colato e continui a ostacolare la realizzazione di interventi di ammodernamento delle opere infrastrutturali degli aeroporti.

Dobbiamo perciò essere in grado di col-mare in tempi brevi, il grave ritardo accumu-lato dall'Italia nel settore delle infrastrutture rispetto alle altre Nazioni europee ed alli-nearci a loro nello stesso interesse del nostro Paese.

Questo disegno di legge rappresenta un ul-teriore sostegno alle proposte già presentate, al fine di raggiungere il giusto obiettivo di quella svolta tanto attesa protesa a rimuovere i numerosi ostacoli presenti per rilanciare l'economia e migliorare la qualità della vita di ciascuno di noi.

Pertanto, se da un lato è forte l'esigenza di una totale rivisitazione delle funzioni pubbli-che preposte al controllo ed alla vigilanza sulla sicurezza dei voli ed in particolare del-l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV), dall'altra dovrà necessaria-mente prevalere la pretesa di un cambia-mento totale che definisca una volta per tutte l'assetto del settore delle gestioni aeropor-tuali e ne avvii l'attività in regime di auto-sufficienza tecnica ed economica.

Questa esigenza di svolta diventa ancora più viva nel momento in cui le società sono state private dei benefici, derivanti dalle economie di scala che derivano dall'e-spletamento, in regime di esclusiva, dei ser-vizi aeroportuali di assistenza a terra per ef-fetto della liberalizzazione disposta dal de-creto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18.

Ciò vuol dire che non può più essere ac-cantonato il problema dell'assetto organizza-tivo e gestionale degli aeroporti ancor oggi gestiti da società in regime di precariato

che, gravate di pesanti oneri gestionali non comprimibili, subiscono l'impatto della crisi del trasporto aereo in termini di flessione di traffico e, quindi, di proventi mentre sono chiamate a fronteggiare maggiori costi assicurativi e ad effettuare interventi indilazionabili per la sicurezza dei voli.

Mi riferisco al controllo del 100 per cento dei bagagli da stiva, ai controlli visivi del perimetro aeroportuale, agli interventi per il monitoraggio dei sistemi fissi di illuminazione delle piste, ai sistemi di controllo dell'inquinamento acustico, eccetera.

L'apertura della concorrenza, avvenuta per il trasporto aereo, si è estesa agli aeroporti, con l'emanazione del decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, che recependo la direttiva 96/67 CE prevede la liberalizzazione dei servizi di assistenza a terra e che ha trovato assolutamente impreparate le nostre società di gestione, ancor oggi essenzialmente gestori di servizi, non avendo ottenuto la gestione degli aeroporti già disposta con la legge 24 dicembre 1993, n. 537.

Va ricordato che anche per i gestori totali, istituiti con leggi speciali, le operazioni aeroportuali contribuiscono, in termini consistenti di margine, al finanziamento dello sviluppo infrastrutturale.

Va poi considerato che gli aeroporti, come i porti e le stazioni ferroviarie, costituiscono l'infrastruttura di base del trasporto che è un servizio pubblico essenziale e che quindi è soggetto ad una politica tariffaria controllata, che non danneggia né i vettori né gli utenti.

In questa logica le risorse necessarie agli interventi infrastrutturali, non conseguibili dalla gestione corrente, sono state sin'ora rese disponibili dallo Stato e destinate al pubblico per l'essenziale ruolo che gli aeroporti assolvono nel sistema del trasporto.

Di contro, ingenti risorse finanziarie sono state o stanno per essere utilizzate su aeroporti costruiti per esigenze campanilistiche che non solo non hanno possibilità di assolvere ad alcun ruolo nel sistema del trasporto aereo ma che sono anche privi di interesse

turistico o sociale o che comunque non producono un effetto significativo in termini di sviluppo commerciale del territorio.

Con la legge n. 537 del 1993 si ritenne giustamente che la gestione delle infrastrutture del trasporto aereo non fosse più compito dello Stato che avrebbe potuto affidare *in toto* la gestione degli aeroporti a società private, a capitale privato o pubblico o miste, con totale disimpegno economico.

Con il decreto-legge 27 dicembre 1997, n. 720 (non convertito), in particolare il Governo si era posto l'obiettivo di ridurre il disavanzo degli enti locali, costringendoli a cedere le partecipazioni nelle società di gestione, con la sola eccezione di quelle degli aeroporti sociali, per i quali non sembrava possibile trovare un acquirente.

La normativa precedente aveva anche fissato un termine per la costituzione delle società di gestione, senza preoccuparsi del caso degli aeroporti di futura istituzione né potendo immaginare che il regolamento attuativo (decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 521 del 12 novembre 1997) che detta le norme per la costituzione delle società aeroportuali, sarebbe stato emanato dopo la scadenza del termine per la costituzione delle stesse.

Il legislatore si era poi preoccupato di dare un ulteriore contributo al bilancio dello Stato ed aveva previsto l'imposizione di canoni concessori ai futuri privati gestori, prescrivendo un canone concessorio la cui misura è rapportata al traffico che non tiene conto del valore patrimoniale dei beni in concessione e degli investimenti effettuati con i finanziamenti statali.

Questa condizione crea però una disparità di trattamento tra aeroporti che hanno realizzato gli investimenti con il capitale proprio e quelli che si sono limitati a gestire il patrimonio messo a disposizione dallo Stato o hanno usufruito di contributi statali alle infrastrutture.

Stabilire il principio di un corrispettivo erariale per lo Stato proporzionato al patri-

monio affidato ed agli investimenti finanziati dallo Stato, in aggiunta al canone concessorio (che rappresenta la contropartita del diritto di godere del monopolio naturale) costituito dagli aeroporti, appare più coerente, anche sotto il profilo equitativo dell'*una tantum* per la concessione contenuta in alcune proposte dei colleghi.

Sembra equo prevedere quindi, un ritorno economico almeno pari al 4 per cento del valore storico e degli investimenti effettuati dallo Stato o con il significativo contributo dello Stato, contributo che consentirà non solo di coprire le perdite d'esercizio degli aeroporti, assicurando entrate aggiuntive allo Stato per oltre 600 miliardi annui, in una stima prudenziale del patrimonio, da destinare per il 50 per cento agli aeroporti «sociali», al completamento degli investimenti in corso ed a nuovi investimenti per la sicurezza dei voli per il restante all'Erario dello Stato.

Il mancato affidamento delle concessioni totali e l'incertezza sulla durata delle concessioni attuali ha comportato una contrazione dell'investimento privato nel settore, alla cui incentivazione invece mirava l'articolo 10 della legge n. 537 del 1993.

La privatizzazione deve per altro, avvenire in un quadro normativo certo e quindi essere successiva all'affidamento della gestione totale e non precederla come è avvenuto in alcune note circostanze.

L'investitore privato deve però sapere cosa compra ed a che condizioni sta acquistando.

Va poi rivisto il problema degli aeroporti minori, che assolvono ad uno specifico ruolo nel quadro di un sistema integrato di trasporti, ai quali vanno concessi contributi di ripianamento in presenza di oggettive situazioni di carenza di traffico che non consentono l'equilibrio gestionale per i primi cinque anni di avviamento della gestione totale.

In tale contesto appare necessaria l'identificazione delle attività istituzionali oggetto di possibile contributo e delle altre attività ed in particolare l'assistenza a terra, che devono

trovare altre fonti di risorse finanziarie che non possono essere soltanto i diritti aeroportuali ed i canoni corrisposti dai subconcessionari; nè d'altro canto appare logico un certificatore che effettui una verifica di congruità tra i costi di gestione delle infrastrutture e dei servizi generali e i relativi ricavi poichè non viene consentita l'erogazione di contributi sui crediti inesigibili per effetto di politiche commerciali avventate.

La crisi del settore impone invece che tutti gli aeroporti possano accedere al suddetto contributo seppure per un periodo transitorio di due anni, atteso lo stato crisi del settore caratterizzato da una pesante flessione del traffico aereo, dalle consequenziali difficoltà finanziarie dei vettori aerei e dalla sostanziale riduzione dei proventi aeronautici e commerciali a fronte di costi di esercizio non comprimibili.

È poi noto quanto poco attendibili potranno risultare le previsioni di lungo periodo che coprano l'intero arco di vita di una concessione di gestione aeroportuale, sia per la peculiarità del settore che per l'incidenza di variabili esterne imponderabili.

Riteniamo infatti che legare la durata delle concessioni ad un piano economico finanziario risulti oggi del tutto fuorviante ed impraticabile, atteso il fatto che previsioni realistiche nel settore non dovrebbero eccedere un'arco temporale superiore al quinquennio.

D'altro canto, in un ottica di privatizzazione, fissare la durata del periodo concessorio, per periodi inferiori a quaranta anni non consentirebbe il reperimento delle risorse necessarie all'effettuazione e l'ammortamento degli investimenti sostenuti dalle medesime società o per assicurare ai *partners* che di tali risorse dispongono, un adeguato ritorno nel tempo, cosa ben diversa dalla realizzazione specifica delle singole opere.

Va quindi dissociato il problema della durata delle concessioni da quello del piano degli investimenti privati che, sotto il profilo finanziario, può essere collegato alle sole politiche in materia di entrate aeroportuali e di

investimenti con oneri a carico dello Stato; tematica, quest'ultima, sulla quale credo sia giunto il momento di stabilire un rapporto diretto consentendo, attraverso il contributo del 4 per cento di cui si è detto, se non un recupero quantomeno un ritorno degli interessi sugli investimenti effettuati sin d'ora dallo Stato per la realizzazione e lo sviluppo degli aeroporti.

Il confuso quadro normativo oggi esistente è reso ancor più incerto dai provvedimenti di riforma della legge istitutiva dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato che sembrerebbero imporre l'onere di costituzione di società separate per i vari servizi aeroportuali.

Occorre quindi chiarire che l'ambito applicativo della norma di cui all'articolo 8 comma 2-bis della legge 10 ottobre 1990, n. 287, non si applica alle società di gestione aeroportuale per le quali opera la disciplina di cui al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, salva l'ipotesi che dette società intendano svolgere servizi di assistenza a terra in aeroporti diversi da quelli ad esse affidati.

A quanto finora affermato bisogna ricordare e puntualizzare, con il rischio di essere ripetitivi, che gli eventi dell'11 settembre hanno evidenziato ancor di più lo stato di inadeguatezza dei mezzi strumentali in cui si trova la gran parte dei sistemi aeroportuali.

Per il nostro Paese non si intravedono in questo momento condizioni di soddisfacente ripresa dell'aviazione civile anche per le difficoltà in cui versa il centro strategico del sistema rappresentato proprio dall'ENAV che pone e dispone sempre nuovi problemi strutturali o gestionali.

Anche le recenti dichiarazioni del presidente dell'ENAV apparse sulla stampa hanno evidenziato la opinabile sicurezza dell'assistenza al volo prestata dall'Ente non solo al traffico aereo nazionale ma alle flotte aeree di tutto il mondo; sicurezza che l'Italia deve comunque garantire.

La collisione dell'ottobre 2001 all'aeroporto di Linate ha messo in rilievo comportamenti ambigui e conflitti di responsabilità delle amministrazioni coinvolte, allorquando l'amministratore delegato invoca la non obbligatorietà di funzionamento del radar di terra; radar che avrebbe evitato la collisione e l'incapacità dell'ENAV stessa di assicurare a Linate persino il mero controllo sulla funzionalità degli impianti di segnalazione e illuminazione delle piste denominati aiuti visivi e luminosi (AVL), disposto dal vigilante Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

D'altra parte il numero impressionante di mancate collisioni, a terra e in volo parlando solo di quelle a conoscenza della stampa, denominate eufemisticamente dagli addetti ai lavori «sottoavvicinamento» in particolare nell'area di avvicinamento degli aeroporti del nord d'Italia o addirittura a terra, non consente di riacquistare fiducia in una gestione di un ente quale è l'ENAV sempre più confuso e preoccupato a rimbalzarsi responsabilità all'interno delle sue stesse strutture.

Anche l'inadeguatezza dei mezzi strumentali lamentata dai controllori di volo, non contribuisce a migliorare l'oggettiva difficoltà e lo stato di disagio di questi ultimi costretti ad operare in condizioni di tensione psichica poco conciliabile con la sicurezza.

In particolare, lo stato degli AVL negli aeroporti dell'Italia del sud (ma non solo) la cui gestione è stata affidata ad ENAV è in condizioni precarie, eventuali eccezioni confermano la regola.

Questa situazione che da anni si è protratta nel vano convincimento che alla fine l'ENAV ponesse rimedio, adeguando gli impianti alle norme di sicurezza, essenziali soprattutto durante le fasi di atterraggio e decollo, si è ormai ostinatamente consolidata.

Alle richieste sullo stato degli impianti viene immancabilmente risposto che l'ENAV sta provvedendo alle relative sostituzioni, facendo così credere all'imminenza della solu-

zione mentre invece, le cose si protraggono *sine die*.

Esemplificando, dopo ben sette anni che l'ENAV «stava provvedendo» a sostituire il radar di terra di Linate, la tragica collisione che lo stesso radar avrebbe potuto evitare, si è verificata con la conseguenza di 118 morti, anche a prescindere dai danni materiali e d'immagine subiti dal nostro Paese.

Il deficitario stato dei sistemi AVL affidati all'ENAV, causa altrettanta insicurezza negli aeroporti nei quali, tanto per rendere l'idea, l'intera rete delle luci delle piste sottoposta a tensione elettrica fino ad alcune migliaia di volt, è fuori dalla legge che prescrive la schermatura metallica di protezione nei cavi sottoposti ad oltre i 600 volt, mentre quelli che l'ENAV ha finora utilizzato ed installato (centinaia di chilometri) con tensioni dell'ordine di migliaia di volt, ne sono pericolosamente privi.

Di questi cavi elettrici ogni aeroporto ne utilizza svariate decine di chilometri non solo senza schermatura ma non di rado ricoperti da veri e propri acquitrini, come nell'aeroporto di Catania o con tratti affioranti dal terreno, come in quello di Pescara.

L'ENAV è dunque incaricata alla gestione degli AVL, alla loro manutenzione e paradossalmente al controllo del rispetto delle normative che essa stessa avrebbe dovuto rispettare. Con quale risultato?

Tenendo conto anche di queste non irrilevanti ragioni, il disegno di legge prevede il passaggio di gestione dei servizi di torre di controllo d'aeroporto (TWR) del servizio meteorologico e AVL alle compagnie aeroportuali le quali anche per ragioni di presenza *in loco*, useranno per questi mezzi strumentali così importanti per la sicurezza degli aeroporti, maggiore cura di quanto l'ENAV attraverso svariati consigli di amministrazione, tre commissariamenti e tre trasformazioni societarie non sia finora riuscita a fare.

Per quanto precede, un'altra possibilità di entrata diretta per le compagnie aeroportuali

è stata pertanto, individuata nello scorporare dalle competenze ENAV le dotazioni strumentali dei menzionati servizi che verranno transitati direttamente alla competenza delle medesime compagnie come già avviene in diversi aeroporti del nord Italia, alle quali affluiranno, da parte dei vettori aerei, le relative entrate fino adesso ad appannaggio dell'ENAV.

Di fronte, poi, allo stato di cose ormai accadute in tematiche aeroportuali, non tutte favorevoli ad una sana attività imprenditoriale (come l'estemporaneità della privatizzazione delle strutture aeroportuali rispetto alla concessione delle stesse alle compagnie di gestione), si ritiene che per recuperare le necessarie risorse economiche senza ricorrere al sistematico metodo delle sovvenzioni, si dovranno migliorare innanzi tutto le condizioni dei bacini di utenza, rendendo l'aeroporto non il sinonimo dello «stato di necessità» ma uno dei più agevoli sistemi a cui accedere per viaggiare comodamente e rapidamente.

Gli aeroporti esercitano una notevole influenza economica e sociale nel territorio nel quale insistono a condizione però di una compatibile facilità di accesso e di un corretto rapporto di «spazio percorso-tempo» necessario a collegare i centri urbani del bacino di utenza.

Di fronte ad uno sbilanciamento di questo rapporto, rappresentato da un eccesso di tempo necessario a raggiungere lo scalo, la «puntualità» ancorchè indispensabile non sarebbe più sufficiente poichè in tal caso subentrerebbe il disagio e la riduzione della domanda e quindi la disutilità di un sistema aeroportuale ancorchè efficiente.

Comuni, province e regioni nell'ambito dei quali insistono realtà aeroportuali dovranno perciò, curare il bacino di utenza con ogni possibile ed agevole sistema di supporto e collegamento conferendo ai sistemi aeroportuali dotazioni di ampie vie di accesso, e capaci aree di parcheggio.

Gli stessi enti dovranno perciò reperire *pro quota*, i finanziamenti pubblici o privati per le necessarie opere infrastrutturali da realizzare a mezzo di contratto di programma con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Raggiunta la condizione di agevole e rapido collegamento aeroportuale, gli stessi aeroporti sono in grado di subire un sensibile incremento di utenza e di trasformarsi anche con le proprie attività commerciali interne alla struttura, in centri conviviali di notevole livello, non solo per i passeggeri.

D'altra parte consacrare il concetto che l'aeroporto è una infrastruttura essenziale per ogni comunità moderna di una certa dimensione per avere un accesso oppure, una possibilità derivante dalla semplice dotazione, sarebbe in contrasto con la teoria della capacità di automantenersi che dovrebbe possedere ogni infrastruttura aeroportuale.

Vengono pertanto favoriti attraverso congrui sgravi fiscali e mutuo a tasso privilegiato, gli investimenti nell'ambito delle aree passeggeri all'interno degli aeroporti o nelle immediate adiacenze in aree direttamente gestite dalle compagnie aeroportuali capaci di incrementare il volume e la qualità delle transazioni commerciali.

L'Autorità di sorveglianza sulla sicurezza, avuto riguardo delle compatibilità dello sviluppo edificativo con i limiti consentiti per l'attività di volo dovrà far conoscere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il proprio motivato parere sulle opere da realizzare.

Il disegno di legge che viene proposto affronta le esposte tematiche in termini precisi e concreti.

I primi due commi dell'articolo 1 stabiliscono l'assegnazione dei beni demaniali aeroportuali all'ENAC e la relativa concessione degli stessi alle compagnie di gestione aeroportuale.

Il comma 3 prevede il pagamento dei canoni concessori nonché i relativi contributi

dello Stato e il comma 5 stabilisce la privatizzazione del capitale di proprietà degli enti pubblici;

L'articolo 2 individua i servizi operativi nell'ambito dell'area aeroportuale quali il TWR, il servizio meteorologico e l'attribuzione dei relativi mezzi strumentali.

L'articolo 3 tratta della costituzione di società di gestione aeroportuale e dei relativi tempi di attuazione.

L'articolo 4 riguarda la sinergia tra regioni, province e comuni e società aeroportuali per la realizzazione di supporti stradali e di collegamento adeguati all'importanza del sistema aeroportuale.

L'articolo 5 tratta della creazione o dell'ampliamento di centri commerciali esistenti a supporto delle entrate delle compagnie aeroportuali interessate.

L'articolo 6 disciplina l'affidamento delle gestioni aeroportuali in aderenza ai disposti ministeriali del 1999 regolando in via transitoria i regimi giuridici vigenti con le disposizioni di cui alla presente legge.

Lo stesso articolo tratta:

- il ruolo e i compiti delle società di gestione aeroportuali in qualità di soggetti privati responsabili della gestione delle infrastrutture e dei servizi operativi;
- le modalità per la formazione di eventuali canoni di sub concessioni;
- i compiti delle società di gestione per la realizzazione dei supporti strumentali ai servizi gestionali e operativi.

L'articolo 7 regola la durata della concessione mentre l'articolo 8 fornisce indicazioni sui casi specifici e non contemplati dagli articoli trattati.

L'articolo 9 contempla le modalità delle varie contribuzioni erogate a sostegno delle attività delle compagnie aeroportuali.

Per concludere l'articolo 10 stabilisce la destinazione dei proventi ripartiti tra il Ministero dell'interno e le stesse compagnie di gestione.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

*(Affidamento della gestione
totale aeroportuale)*

1. I beni del demanio aeroportuale sono assegnati, in uso gratuito, all'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) che, entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede all'affidamento in concessione della gestione totale aeroportuale alle società di gestione aeroportuale costituite ai sensi dell'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. Con l'affidamento della gestione totale cessa il regime di occupazione temporanea di cui all'articolo 17 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, e le somme introitate e non spese nel corso del predetto regime transitorio dovranno essere destinate, dalle società di gestione agli interventi individuati nei relativi programmi d'impiego approvati dall'ENAC. Al completamento degli interventi l'ENAC procederà allo svincolo degli importi versati a titolo di cauzione.

2. La concessione di cui al comma 1, nella consistenza demaniale risultante dalla ricognizione effettuata dall'Ufficio commissariale di cui all'articolo 8, comma 4, del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, è rilasciata dall'ENAC, per una durata di anni quaranta, salve le ipotesi di decadenza o di revoca.

3. L'affidamento della gestione aeroportuale, anche con legge speciale, comporta il pagamento dei canoni concessori di cui all'articolo 3, nonché, a decorrere dal 1° luglio 2002, di un contributo annuo determinato, per ciascun aeroporto, in misura corrispondente al 4 per cento del valore dei beni immobili ricevuti in concessione, valutati al costo

storico, ai sensi del comma 2, compresi tutti gli interventi infrastrutturali eccedenti le manutenzioni ordinarie effettuati dallo Stato o con finanziamento statale, anche dopo l'affidamento della gestione.

4. La determinazione del contributo di cui al comma 3, è effettuata dall'ENAC, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

5. Le società di gestione di cui al comma 1, ove non già privatizzate, attuano la privatizzazione del capitale detenuto dagli enti pubblici, per le quote eccedenti il 20 per cento del capitale sociale o, a loro scelta, per la totalità di dette quote secondo la procedura stabilita dagli articoli 2 e 3 del regolamento recante norme sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti territoriali di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 533, individuando i soci privati con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa valutata sulla base dei seguenti elementi di pari peso ponderale:

a) prezzo offerto per l'acquisto delle azioni;

b) valore complessivo degli investimenti in autofinanziamento offerti per il primo quinquennio;

c) proposta di piano industriale, che il socio privato si impegna a realizzare nell'arco dei primi cinque anni.

Art. 2.

(Servizi operativi)

1. Con uno o più decreti emanati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della difesa, dell'economia e delle finanze, entro il 30 dicembre 2002, saranno precisati, negli aeroporti civili ubicati nella giurisdizione territoriale delle regioni italiane e transitati nei modi di legge alla gestione diretta delle compagnie aeroportuali, i sotto elencati beni e servizi per

l'espletamento diretto delle singole attività operative da assumere *in toto* entro il 31 gennaio 2003:

a) tutti i servizi di torre di controllo d'aeroporto (TWR) ed il servizio meteorologico aeroportuale, attualmente svolti dall'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV);

b) i beni strumentali mobili ed immobili direttamente o indirettamente afferenti ai menzionati servizi;

c) gli impianti degli aiuti visivi luminosi (AVL) degli aeroporti nei quali gli stessi impianti siano ancora gestiti da ENAV.

2. Tutti i beni strumentali mobili ed immobili ubicati nel circondario aeroportuale impiegati per i servizi di cui al comma 1, ed in particolare per il servizio di TWR in «terminale», dovranno essere inventariati entro il 30 giugno 2002 e sottoposti alle modalità di legge per il definitivo passaggio di proprietà dall'ENAV alle singole regioni.

Art. 3.

(Costituzione di società di gestione)

1. Il termine per la costituzione delle società di gestione aeroportuale di cui all'articolo 10, comma 13, della citata legge n. 537 del 1993 è fissato improrogabilmente al 31 dicembre 2002.

2. Ove apposite società di gestione non siano costituite entro la suddetta data, gli aeroporti in esercizio aperti al traffico aereo civile, sono affidati in concessione alle società esistenti già costituite per la gestione di altri aeroporti siti nella medesima regione che siano disponibili ed abbiano la capacità economico finanziaria per assumere a proprio carico gli oneri di gestione e sviluppo degli aeroporti suddetti.

3. In caso di pluralità di richieste la concessione viene affidata all'aeroporto ubicato nella stessa provincia o, in subordine, al più vicino.

4. In assenza di richieste il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dispone la sospensione delle attività di volo per un periodo massimo di un anno entro il quale saranno prese in considerazione le eventuali richieste pervenute; in caso negativo, dopo detto termine disporrà la chiusura al traffico aereo civile dell'aeroporto e la conseguente dismissione del relativo patrimonio immobiliare.

5. In caso di realizzazione di nuovi aeroporti, la costituzione delle società di gestione e l'affidamento della relativa concessione alle società appositamente costituite o l'affidamento alle società esistenti di cui al comma 2, deve avvenire prima dell'inizio degli interventi infrastrutturali e senza oneri per lo Stato, salvi i contributi di cui all'articolo 6.

Art. 4.

(Infrastrutture del bacino d'utenza)

1. Le regioni, province e comuni nella giurisdizione dei quali insistono aeroporti civili adibiti al traffico passeggeri, dovranno provvedere attraverso appositi strumenti finanziari anche in partenariato privato, alla costruzione di rapide vie di accesso al bacino di utenza nonché alla realizzazione di congrui spazi dedicati ad aree di parcheggio per autovetture.

Art. 5.

(Creazione di centri commerciali)

1. Vengono favoriti, attraverso congrui sgravi fiscali ed il ricorso a mutui a tasso agevolato, gli investimenti nell'ambito delle aree passeggeri all'interno degli aeroporti o nelle immediate adiacenze in aree direttamente e inequivocabilmente gestite dalle compagnie aeroportuali, capaci di incrementare il volume e la qualità delle transazioni delle stesse.

Art. 6.

(Convenzione)

1. La convenzione tipo per l'affidamento delle gestioni aeroportuali di cui alla circolare del Ministero dei trasporti e della navigazione 20 ottobre 1999, n. 12479, pubblicata nel supplemento ordinario n. 217 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 292 del 14 dicembre 1999, regola, in via transitoria ed in quanto compatibili con i regimi giuridici vigenti e con le disposizioni della presente legge, l'affidamento di cui all'articolo 1, comma 2.

2. La convenzione di cui al comma 1 determina altresì l'estensione per trenta anni della durata delle gestioni totali.

3. Il tempo di vigenza della convenzione di cui al presente articolo verrà comunque adeguata alle disposizioni di cui alla presente legge determinando:

a) il ruolo ed i compiti delle società di gestione aeroportuale quali soggetti privati responsabili della gestione delle infrastrutture e dei servizi operativi di cui all'articolo 2 e della loro messa a disposizione attraverso l'istituto della sub concessione ai vettori aerei, agli operatori aeronautici e commerciali nonché agli enti di Stato e agli altri soggetti presenti in aeroporto per l'espletamento di compiti istituzionali;

b) il sostegno economico per gli investimenti nell'ambito delle aree passeggeri di cui all'articolo 5;

c) le norme per la determinazione dei canoni di subconcessione di cui alla lettera a), delle tariffe dei servizi resi in regime di esclusiva, anche con riferimento ai servizi di assistenza di TWR e a terra resi negli aeroporti il cui traffico non supera le soglie di cui al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, e dei servizi resi tramite infrastrutture centralizzate previsti dallo stesso decreto legislativo nonché dei corrispettivi per l'accesso alle installazioni da parte dei prestatori di servizi e degli utenti in autoproduzione;

d) i criteri per la determinazione, da parte delle società di gestione, dei diritti di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, e successive modificazioni;

e) i compiti delle società di gestione, quali soggetti responsabili della gestione della capacità aeroportuale a terra e di assegnazione delle piazzole e delle aree di sosta nonché della realizzazione e della manutenzione della segnaletica relativa, dei sistemi di controllo dei movimenti a terra e degli aiuti luminosi all'interno del sedime, definendo le modalità d'esercizio della gestione operativa di tali sistemi e della vigilanza da parte di altri soggetti preposti.

4. La convenzione del presente articolo è concordata tra l'ENAC e l'associazione dei gestori aeroportuali ed approvata con delibera dell'ENAC e produce i propri effetti dal momento della sottoscrizione da parte delle singole società di gestione.

Art. 7.

(Canoni)

1. Resta invariata per la durata della concessione o della gestione totale di cui alla presente legge, la misura vigente dei canoni dovuti dalle società di gestione aeroportuale ai sensi dell'articolo 1, comma 5-ter, del decreto legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, e successive modificazioni.

Art. 8.

(Disposizioni varie)

1. L'obbligo di costituzione di società separate, di cui all'articolo 8, comma 2-bis, della legge 10 ottobre 1990, n. 287, non si applica alle società di gestione aeroportuale per le quali opera la disciplina di cui al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, salva l'ipotesi che dette società intendano

svolgere attività di assistenza a terra in aeroporti diversi da quelli ad esse affidati.

2. Al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, sono applicate le seguenti modifiche:

a) al comma 1 dell'articolo 13 le parole «di gestione e dei servizi aeroportuali di assistenza a terra» sono soppresse;

b) il comma 1 dell'articolo 14 è abrogato.

Art. 9.

(Erogazione di contributi a pareggio)

1. Il termine temporale fissato all'erogazione dei contributi a pareggio di cui all'articolo 1, comma 5, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, è esteso ai primi cinque esercizi in regime di gestione totale.

2. I contributi vengono erogati a decorrere dall'anno 2002 a tutti gli aeroporti con traffico inferiore ai 600 mila passeggeri per i quali sono state costituite, entro il 1° luglio 2002, le società di gestione aeroportuale.

3. Per gli esercizi 2002/2003 possono essere concessi contributi a pareggio con le modalità e alle condizioni di cui al comma 4 a tutti gli aeroporti compresi quelli che superano la soglia di cui al comma 2, in presenza di perdite di esercizio, come definite nel comma 5.

4. I contributi vengono erogati dall'ENAC entro il 30 giugno di ciascun anno in misura pari alle perdite dell'esercizio dell'anno precedente, risultanti dal bilancio approvato e certificato secondo le procedure previste dalla normativa vigente.

5. I contributi di cui al presente articolo non vengono erogati a sostegno di perdite connesse o derivanti dall'espletamento dei servizi di assistenza a terra di cui al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, o da attività non rientranti nei compiti istituzionali, debitamente asseverate dalla medesima so-

cietà di certificazione, che attesti l'inesistenza di flussi finanziari in favore delle predette attività di assistenza e di quelle non istituzionali. Le perdite di esercizio si determinano considerando i proventi al lordo delle somme maturate per diritti prestazioni, canoni subconcessori e le altre entrate maturate nell'anno, compresi i crediti vantati, quale che sia la causa della mancata riscossione mentre i costi sostenuti dalle società per gli adeguamenti infrastrutturali ed impiantistici sono ammortizzati nell'ambito di durata della concessione, salvo il caso che la vita utile dei beni non risulti di durata inferiore.

Art. 10

(Destinazione delle maggiori entrate)

1. I contributi di cui al comma 3 dell'articolo 1 sono riscossi dall'ENAC e riversati per il 50 per cento al Ministero dell'interno per il miglioramento dei servizi anti incendio degli aeroporti su apposito capitolo di entrata e per il 50 per cento utilizzati a sostegno dei contributi di cui all'articolo 9 per gli interventi infrastrutturali alle società di gestione aeroportuale che ne facciano richiesta.

2. Per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1 viene data priorità agli interventi in corso di realizzazione ove le risorse necessarie non risultino disponibili o non siano sufficienti al completamento degli interventi, nonché agli interventi destinati a migliorare la sicurezza aeroportuale e dei voli.

Art. 11.

(Entrata in vigore)

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