

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 1415

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **SENESI, GIOVANOLLA, SMURAGLIA,
BORRONI e PEZZONI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 LUGLIO 1993

Istituzione del sistema aeroportuale lombardo (SAL)

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge, relativo all'istituzione del sistema aeroportuale lombardo (SAL), propone l'attuazione di una serie di procedure e di strumenti di carattere finanziario in grado di favorire lo sviluppo degli scali interessati senza prevedere il ricorso obbligatorio a strumenti di finanziamento pubblico.

Tale prospettiva si pone in sintonia con le tendenze in atto a livello europeo sviluppando, anche per questi importanti scali nazionali, il tema della redditività economica degli interventi e della completezza del sistema infrastrutturale intermodale.

In questo senso l'articolo 1 individua in modo univoco il sistema aeroportuale oggetto della legge rifacendosi a disposizioni nazionali e comunitarie già vigenti.

L'articolo 2 indica nel Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) il soggetto programmatore idoneo a favorire il coerente e contestuale inserimento dell'aeroporto nei sistemi di rete di mobilità plurimodali.

L'articolo 3 affronta il tema della durata dello *status* giuridico degli aeroporti lombardi, prorogandone la scadenza, con l'obiettivo di rendere remunerativo, anche per i capitali privati, l'investimento sulle infrastrutture aeroportuali.

In particolare i commi 3, 4 e 5 trattano della disciplina dei rapporti fra lo Stato e le società aeroportuali titolari degli aeroporti privati di Milano e Bergamo.

Per la Società esercizi aeroportuali (SEA) di Milano si riconferma la disciplina contenuta nella convenzione stipulata il 7 maggio 1962, protocollo n. 191, stabilendone l'adeguamento in base alle previsioni della legge, nonché dell'articolo 2 della legge 22 agosto 1985, n. 449, e dei principi che la copiosa giurisprudenza specifica ha enun-

ciato, relativamente ai rapporti fra Stato e titolare della gestione di un aeroporto privato.

Proprio per evitare che dubbi interpretativi sull'applicazione dell'articolo 3 della legge 22 agosto 1985, n. 449, possano portare a controversie od allo snaturamento dello *status* giuridico confermato agli aeroporti di Milano dalla legge ed ancor prima dall'articolo 2 della stessa legge 22 agosto 1985, n. 449, il comma 4 fornisce l'interpretazione autentica del citato articolo 3.

Il comma 5 prevede la stipula di una convenzione per la disciplina dei rapporti tra lo Stato e la SACBO, società titolare e gestore dell'aeroporto privato di Bergamo-Orio al Serio, sulla base degli stessi principi previsti ai commi 3 e 4 per la SEA di Milano.

L'articolo 4 detta norme per l'applicazione delle disposizioni dei Regolamenti della Comunità economica europea sull'accesso alle rotte (Regolamento CEE n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992) e sull'attribuzione delle fasce orarie (Regolamento CEE n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993), che hanno riflessi sulla gestione degli aeroporti.

Si tratta di norme che, concernendo la distribuzione del traffico fra gli aeroporti di uno stesso sistema (articolo 8 del Regolamento CEE n. 2408/92), prevedendo la possibilità di limiti e condizioni all'accesso a determinati aeroporti (articolo 9 del Regolamento CEE n. 2408/92) disciplinando le procedure per l'attribuzione delle fasce orarie (articolo 5 del Regolamento CEE n. 95/93) e la definizione della capacità oraria (articolo 6 del Regolamento CEE n. 95/93), possono produrre effetti rilevanti sul «prodotto» aeroporto e che quindi richiedono che il gestore dell'aeroporto privato partecipi alle decisioni in materia.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'articolo 5 pone le basi per un sostanziale cambiamento del regime normativo inerente alla natura dei diritti aeroportuali e ai criteri posti alla base della loro revisione annuale, dal momento che, oltre a stabilire la natura di diritto privato dei corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture primarie degli aeroporti (comma 4), fissa di attribuire al gestore aeroportuale (comma 1) la facoltà di determinare il livello dei diritti aeroportuali, stabilendo nel contempo anche i criteri economici posti alla base della determinazione dei corrispettivi, e cioè copertura dei costi di gestione, remunerazione del capitale, finanziamento dello sviluppo aeroportuale (comma 3).

In tal senso i diritti potranno essere differenziati per aeroporto in relazione ai volumi, investimenti e costi e potranno anche variare in relazione a periodi di maggiore o minore congestione (comma 3).

La congruità del corrispettivo dovrà essere valutata in base a criteri e metodologie determinate e concordate con la pubblica amministrazione, la quale ha tempo sessanta giorni per esprimere un provvedimento

motivato di diniego, trascorso il quale il silenzio equivale all'approvazione (comma 1).

Il comma 5 fissa inoltre i termini temporali preventivi entro i quali la definizione del corrispettivo o la sua revisione va comunicata dal gestore aeroportuale ai vettori e alle loro organizzazioni.

Il comma 6 stabilisce i termini temporali per la presentazione della metodologia per la determinazione dei corrispettivi e gli ulteriori termini entro i quali il Ministero dei trasporti è tenuto ad approvarla ed oltre i quali il silenzio equivale all'approvazione.

Il comma 7 determina i poteri del gestore nell'ipotesi di diniego ministeriale, sia nella fase transitoria che nel caso di eventuale accoglimento del proprio ricorso avverso il predetto diniego.

L'articolo 6 dispone una serie di snellimenti procedurali volti ad accelerare i tempi di approvazione di provvedimenti autorizzativi per le opere da eseguirsi sugli scali del sistema aeroportuale.

In particolare si intende spostare la procedura di intesa urbanistica sullo strumento di piano anzichè sul singolo progetto.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.***(Istituzione del sistema
aeroportuale lombardo (SAL))*

1. La presente legge intende garantire le condizioni per lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo (SAL) affidandone la responsabilità alle società di gestione aeroportuali interessate. Ai fini della presente legge il sistema aeroportuale lombardo (SAL) è costituito, ai sensi del decreto del Ministro dei trasporti del 7 luglio 1988 e dell'allegato II del Regolamento CEE n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, relativo all'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, dagli aeroporti di Milano-Linate, Milano-Malpensa, Bergamo-Orio al Serio.

Art. 2.*(Programmazione di investimenti
integrati)*

1. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), in accordo con i programmi di sviluppo degli aeroporti lombardi e d'intesa con gli enti territoriali interessati, promuove programmi pluriennali coordinati di investimenti relativi alle infrastrutture di accessibilità su gomma e ferro finalizzate a garantire la necessaria intermodalità aeroportuale per passeggeri e merci.

Art. 3.*(Durata delle concessioni e delle convenzioni)*

1. Lo status giuridico degli aeroporti di Milano-Linate e Milano-Malpensa, riconosciuto dalla legge 18 aprile 1962, n. 194, e prorogato dall'articolo 2 della legge 22

agosto 1985, n. 449, viene ulteriormente prorogato per trenta anni a far data dalla scadenza del periodo di cui al citato articolo 2 della legge 22 agosto 1985, n. 449.

2. Ai fini di rendere omogenea la durata dello *status* giuridico in essere degli scali del SAL, lo *status* di aeroporto privato, ai sensi degli articoli 704 e seguenti del codice della navigazione, dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio è prorogato sino al termine di cui al comma 1.

3. I rapporti fra lo Stato e la Società esercizi aeroportuali (SEA) di Milano continuano ad essere disciplinati dalla convenzione del 7 maggio 1962, protocollo n. 191, che dovrà essere adeguata tenendo conto di quanto previsto dall'articolo 2 della legge 22 agosto 1985, n. 449, e dalla presente legge, sulla base anche dei principi ribaditi dalla giurisprudenza con attinenza allo *status* degli aeroporti di Milano ed ai rapporti tra Stato e SEA.

4. In relazione a quanto previsto dal comma 3, il riferimento ai principi dell'articolo 3 della legge 22 agosto 1985, n. 449, fatto dall'articolo 2 della legge medesima, va inteso nel senso che detti principi sono applicabili entro i limiti della loro compatibilità con lo *status* giuridico di cui al comma 1 del presente articolo.

5. I rapporti fra lo Stato e la Società aeroporto civile Bergamo (SACBO), relativamente all'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, saranno disciplinati da una convenzione, da stipularsi tenendo conto di quanto previsto dalla presente legge, nonché dei principi e dell'interpretazione di cui ai commi 3 e 4.

Art. 4.

(Rapporti tra Stato e gestori)

1. La ripartizione del traffico prevista dall'articolo 8 del Regolamento CEE n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, relativo all'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, è effettuata tramite accordo tra lo Stato e i gestori aeroportuali del SAL.

2. La sussistenza delle cause dei provvedimenti da adottare ai sensi dell'articolo 9 del Regolamento CEE n. 2408/92 del Consiglio, relativo all'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, sarà accertata ed i relativi provvedimenti saranno attuati tramite accordo tra lo Stato e i gestori aeroportuali del SAL.

3. Per gli aeroporti del SAL il comitato di cui all'articolo 5 del Regolamento CEE n. 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, è presieduto dal gestore aeroportuale.

4. Il gestore aeroportuale è l'autorità competente, ai sensi dell'articolo 6 del citato Regolamento CEE n. 95/93 del Consiglio, per la determinazione della capacità aeroportuale.

Art. 5.

(Disciplina delle risorse)

1. Per l'utilizzo delle infrastrutture primarie degli aeroporti, il gestore aeroportuale ha diritto a percepire un corrispettivo, dallo stesso determinato e sottoposto all'approvazione del Ministro dei trasporti. Ove entro sessanta giorni dalla presentazione dell'istanza di richiesta di corrispettivo per l'approvazione il Ministro dei trasporti non abbia fatto pervenire al gestore aeroportuale provvedimento motivato di diniego, il silenzio dell'Amministrazione equivale all'approvazione del corrispettivo determinato dal gestore aeroportuale. Ai fini dell'approvazione o dell'eventuale diniego dovrà essere valutata solo la congruità del corrispettivo in base ai principi ed alla metodologia di determinazione di cui al comma 3.

2. Ai sensi della presente legge si intende corrispettivo il compenso dovuto dal vettore o dagli utenti ai gestori aeroportuali per l'atterraggio e decollo degli aeromobili, la sosta degli aeromobili, il ricovero degli aeromobili, l'imbarco dei passeggeri, l'imbarco e lo sbarco di merci.

3. Il corrispettivo di cui al comma 2 dovrà essere determinato in modo da assicurare al gestore aeroportuale una reddi-

tività tale da coprire i costi di gestione, remunerare equamente il capitale proprio e consentire il finanziamento degli investimenti finalizzati allo sviluppo del sistema infrastrutturale degli aeroporti. Nella determinazione del corrispettivo potranno essere tenuti in considerazione i periodi di maggiore o minore affollamento del traffico.

4. Il corrispettivo spettante ai gestori aeroportuali del SAL ha natura di diritto privato a tutti gli effetti. In tal senso devono ritenersi di diritto privato i diritti aeroportuali di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, e successive modificazioni, e la tassa di cui al quarto comma dell'articolo 6 della legge medesima, percepiti fino alla data di entrata in vigore della presente legge dai gestori aeroportuali del SAL in base a previsioni di leggi speciali o comunque all'articolo 6 della legge 5 maggio 1976, n. 324.

5. La definizione del corrispettivo o la sua revisione è effettuata dal gestore aeroportuale, sentiti i vettori operanti sull'aeroporto o le loro organizzazioni rappresentative, almeno due mesi prima della presentazione dell'istanza di approvazione. Di tale consultazione e delle conclusioni della stessa sarà fatta menzione nella suddetta istanza.

6. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i soggetti titolati alla determinazione del corrispettivo sottoporranno, per l'approvazione, al Ministero dei trasporti la metodologia di determinazione del corrispettivo stesso. Ove entro sessanta giorni dalla presentazione, prorogabili a novanta nell'ipotesi in cui il Ministero dei trasporti richieda chiarimenti, modifiche o integrazioni, il Ministero stesso non abbia fatto pervenire al gestore aeroportuale provvedimento di diniego, adeguatamente motivato, a pena di inesistenza, il silenzio equivale ad approvazione. La metodologia per la determinazione dei corrispettivi potrà essere modificata ad iniziativa del gestore aeroportuale osservando i termini e con gli effetti di cui al presente comma.

7. Nell'ipotesi di diniego, salvi i diritti di ricorso, il gestore aeroportuale applicherà i valori determinati secondo i criteri espressi nella motivazione del relativo provvedi-

mento. Nell'ipotesi di accoglimento del ricorso del gestore aeroportuale, il Ministero dei trasporti è tenuto a corrispondere al gestore, a titolo di risarcimento dei danni, la differenza fra i valori determinati dal gestore stesso e quelli applicati a seguito del diniego, oltre alla rivalutazione monetaria ed agli interessi legali.

Art. 6.

(Disciplina e approvazione dei piani regolatori generali aeroportuali)

1. Il disposto di cui all'articolo 14 della legge 11 marzo 1988, n. 67, relativo ai piani regolatori generali aeroportuali di Milano-Malpensa e Roma-Fiumicino, si applica ai piani regolatori generali aeroportuali degli aeroporti di Milano-Linate e Bergamo-Orio al Serio. I gestori aeroportuali degli scali di Milano-Linate e Bergamo-Orio al Serio presentano, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i piani regolatori generali aeroportuali relativi ai due scali.

2. Per l'approvazione dei piani regolatori generali aeroportuali si applica la procedura di cui all'articolo 4 della legge 22 agosto 1985, n. 449. Il termine di cui al sesto comma dell'articolo 4 della citata legge n. 449 del 1985 si intende vincolante e pertanto, trascorsa tale scadenza senza che sia reso il parere della regione ivi previsto, lo stesso si intende espresso favorevolmente. Il parere della regione sui piani regolatori generali aeroportuali viene formalizzato secondo le procedure previste dall'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

3. Il parere della regione sui piani regolatori generali aeroportuali, di cui al comma 2, sostituisce ed assorbe completamente per le singole opere previste i pareri, gli assensi, le intese, i nulla osta, le autorizzazioni e le concessioni di qualsiasi natura necessari da rendersi o da concedersi eventualmente da parte delle amministrazioni interpellate, ivi compresa l'autorizzazione di cui all'articolo 82 del decreto del

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Presidente della Repubblica 24 luglio 1977,
n. 616, se dovuta.

4. L'approvazione, ai sensi degli articoli 81 e 88 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, dei piani regolatori generali aeroportuali da parte del Ministero dei lavori pubblici comprende ed assorbe a tutti gli effetti quella relativa alle singole opere previste dai piani stessi.