CAMERA DEI DEPUTATI N. 3490

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FEDERICO, BERNARDI GUIDO, MORAZZONI

Presentata il 17 giugno 1982

Istituzione del credito agevolato nel settore aeroportuale

ONOREVOLI COLLEGHI ! — I principali aeroporti italiani, fra i quali in particolare quelli costituenti, rispettivamente, il sistema aeroportuale di Roma ed il sistema aeroportuale di Milano, sono gestiti da società per azioni o da consorzi in regime di subconcessione e sotto la sorveglianza del Ministero dei trasporti

Le infrastrutture, gli impianti e le attrezzature aeroportuali richiedono tempestivi e graduali ammodernamenti, sia per ragioni di carattere tecnologico sia per ragioni di adeguamento alle esigenze del traffico La qualità e la tempestività degli interventi di ammodernamento condizionano in modo immediato e diretto l'efficienza dei servizi di assistenza resi ai passeggeri, agli aeromobili ed alle merci

I predetti interventi, per disposizione di legge (come nel caso del sistema aeroportuale romano) ovvero per decisione politica, sono finanziati dallo Stato a causa della loro rilevante entità La spesa pubblica destinata all'attuazione degli ammodernamenti e degli adeguamenti infrastrutturali è stata finora esigua ed è stata erogata in modo estremamente frazionato e lento Di conseguenza, alcuni interventi urgenti sono stati attuati dai gestori aeroportuali a proprio carico, con costi estremamente elevati che hanno contribuito ad appesantire la loro situazione economico-finanziaria Il volume di traffico e la politica tariffaria non consentono infatti congrui margini di autofinanziamento

Fra gli interventi da attuare per il complessivo miglioramento funzionale degli aeroporti, vanno distinti quelli relativi all'apprestamento delle infrastrutture primarie, destinate allo svolgimento dei servizi aeroportuali di base, che debbano es-

sere necessariamente finanziati dallo Stato, e quelli relativi all'apprestamento di infrastrutture di supporto (autosilos, aerostazione merci ecc.) che consentono non soltanto il recupero, nel medio termine, dei costi di costruzione ma anche l'acquisizione di proventi atti a rafforzare l'equilibrio finanziario dei gestori. Si tratta quindi di costi di esecuzione che potrebbero non gravare sulla pubblica finanza e non ripercuotersi sulle tariffe, qualora i gestori potessero assumersene l'onere.

A tale scopo, la realizzazione degli interventi infrastrutturali di supporto dovrebbe essere promossa e facilitata mediante la predisposizione di opportuni strumenti creditizi agevolati, onde consentire alle gestioni aeroportuali di intraprendere le iniziative necessarie.

È da sottolineare che i maggiori aeroporti europei, che nel corso degli anni '70 hanno attuato molteplici interventi di ammodernamento, si sono avvalsi non soltanto di rilevanti finanziamenti pubblici ma anche di cospicue agevolazioni creditizie.

In proposito va a titolo esemplificativo rilevato che negli anni '80 la Banca europea degli investimenti (BEI) ha finanziato l'estensione degli aeroporti di Narssarsuaq (Groenlandia) e di Duee (Scozia), oltre ad importanti infrastrutture portuali, stradali e ferroviarie. Inoltre, va rammentato che le importanti realizzazioni di « Aeroport de Paris » hanno, fra l'altro, ottenuto notevoli agevolazioni sul piano creditizio mediante congrui contributi erogati dallo Stato con lo scopo di alleggerire gli oneri finanziari dell'ente.

La possibilità per i principali gestori aeroportuali italiani di beneficiare di crediti agevolati per la realizzazione di infrastrutture di supporto, faciliterebbe l'avvio di una serie di interventi, innescando un meccanismo finanziario moltiplicatore, con un impegno dello Stato non rilevante.

Ciò accrescerebbe la capacità competitiva degli aeroporti europei, maggiormente dotati di mezzi organizzativi e finanziari.

Gli strumenti creditizi agevolati dovrebbero prevedere l'erogazione di finanziamenti, da parte degli Istituti e delle aziende di credito preposti, con contributi in conto interessi da parte dello Stato.

Il primo articolo del presente progetto di legge delimita il campo di applicazione del provvedimento.

L'articolo 2 precisa gli strumenti finanziari tramite i quali le agevolazioni sono concesse.

L'articolo 3 determina la misura e la durata dei finanziamenti e l'ammontare dell'intervento statale.

Gli articoli 4, 5 e 6 prevedono la procedura da seguire per la presentazione della domanda, per l'istruzione e la concessione del finanziamento.

L'articolo 7 prevede la possibilità di prefinanziamenti sulla scorta della normativa del credito agevolato per l'autotrasporto merci regolato dalla legge 27 novembre 1980, n. 815.

L'articolo 8 regola le conseguenze di avvenimenti che riguardino l'impresa beneficiaria, ritenuti incompatibili con le agevolazioni finanziarie.

L'articolo 9 dispone benefici diversi, del tutto usuali in caso di provvedimenti agevolati analoghi.

L'articolo 10 prevede la copertura finanziaria del provvedimento.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(*Istituzione delle agevolazioni di credito*).

L'Istituto mobiliare italiano e le altre aziende o istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine, di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949, e successive modificazioni, possono accordare, anche in difformità a quanto stabilito nelle norme legislative e statutarie che le regolano, finanziamenti agli enti e società che, sulla base di concessioni assentite dal Ministero dei trasporti, gestiscono sul territorio nazionale aeroporti o sistemi aeroportuali, per la realizzazione di impianti e di infrastrutture di supporto a quelle primariamente destinate all'espletamento dei servizi aeroportuali. In particolare, i finanziamenti devono riferirsi alla esecuzione di opere che, in virtù della loro utilizzazione commerciale, consentano il recupero dei costi di costruzione e di gestione e determinino un miglioramento complessivo del servizio nei confronti dell'utenza.

ART. 2.

(*Contributo in conto interessi*).

In conformità delle procedure previste dalla presente legge, l'Istituto mobiliare italiano e le altre aziende ed istituti di credito che, ai sensi dell'articolo 1, concedono i finanziamenti previsti dalla presente legge, ricevono contributi in conto interessi.

ART. 3.

(*Misura e durata*).

I finanziamenti possono giungere sino all'ottanta per cento dell'investimento ed avere una durata non superiore a dodici anni, compreso il periodo di pre-ammodernamento, che non può avere durata superiore a due anni.

In caso di finanziamento in lire italiane il contributo di cui all'articolo 2 è concesso in misura pari al 65 per cento del tasso di riferimento per l'intera durata del finanziamento stesso.

Il tasso di riferimento da applicare è quello determinato, in attuazione dell'articolo 2, primo, secondo e terzo comma della legge 25 maggio 1978, n. 234, riguardante il credito navale.

In caso di finanziamento in valuta estera il contributo di cui all'articolo 2 è concesso in misura pari al 40 per cento del tasso di interesse per l'intera durata del finanziamento.

ART. 4.

(*Presentazione delle domande*).

La domanda diretta ad ottenere il finanziamento deve essere presentata ad uno degli istituti di credito di cui all'articolo 1.

La domanda, oltre a contenere tutti gli elementi e le notizie, è corredata della documentazione necessaria per l'istruttoria.

Gli istituti di credito hanno facoltà di richiedere ulteriori notizie e documenti ritenuti utili per l'istruttoria stessa.

ART. 5.

(*Procedura per il finanziamento*).

L'istituto di credito che abbia ricevuto la domanda deve deliberare sull'ammissibilità del finanziamento, accertando che la documentazione presentata risponda ai requisiti di legge. Ove l'istituto deliberi favorevolmente, trasmette estratto della delibera al Ministero dei trasporti – Direzione generale dell'aviazione civile – corredata della domanda di ammissione al contributo in conto interessi.

Il contributo in conto interessi è concesso per ogni singola domanda con decreto del Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro, previa

verifica della congruità tecnica e finanziaria dei crediti ammessi.

Nel concedere le agevolazioni finanziarie di cui ai commi precedenti, il Ministro dei trasporti valuta prioritariamente i programmi di investimento che risultano corrispondenti alle esigenze dell'economia nazionale, allo sviluppo dell'aviazione civile e del turismo nel territorio nazionale.

ART. 6.

(Concessione ed erogazione del contributo).

La concessione del contributo viene comunicata agli istituti di credito interessati ed ai soggetti di cui all'articolo 1 della presente legge che hanno richiesto il mutuo agevolato.

Il contributo è pagato, durante il periodo di ammortamento, in tante semestralità costanti quante sono quelle del relativo finanziamento, direttamente dall'istituto finanziatore, per un ammontare complessivo pari alla differenza tra la somma degli interessi che risulta dovuto all'istituto finanziatore per tutta la durata dell'operazione in base al tasso di riferimento e la somma che risulta a carico del soggetto finanziato in base al tasso contrattuale stabilito ed al piano di ammortamento concordato.

La concessione ed il pagamento del contributo sugli interessi sono effettuati in semestralità posticipate, in corrispondenza delle scadenze previste nel piano di ammortamento (30 giugno-31 dicembre) sulla base di elenchi contenenti gli estremi dei contratti di mutuo inviato da ciascun istituto di credito al Ministero dei trasporti – Direzione generale dell'aviazione civile.

Gli istituti di credito, al termine della erogazione del mutuo, debbono confermare al Ministero dei trasporti – Direzione generale dell'aviazione civile – che le somme da essi erogate, ai sensi della presente legge, sono state impiegate per uno degli scopi indicati all'articolo 1 della presente legge.

ART. 7.

(*Prefinanziamento*).

Gli istituti di credito a medio termine che effettuino operazioni di credito agevolato ai sensi della presente legge sono autorizzati, anche in deroga a norme di legge e di statuto, a compiere operazioni di prefinanziamento a favore dei soggetti di cui all'articolo 1.

Gli istituti di credito, deliberato il finanziamento ed in attesa che questo venga erogato, possono accordare immediatamente, a richiesta dei soggetti di cui all'articolo 1, un prefinanziamento di importo pari al finanziamento deliberato.

Il prefinanziamento, di durata non superiore a due anni, è accordato ad un tasso di interesse agevolato pari al 50 per cento del tasso di riferimento. Per consentire l'applicazione di tali tassi agevolati il Ministro dei trasporti concede, con la stessa deliberazione del contributo, un acconto interessi sul finanziamento e con decorrenza dall'erogazione del prefinanziamento, un contributo in conto interessi pari alla differenza tra il tasso di riferimento ed i suddetti tassi agevolati.

Qualora non venga concesso il contributo in conto interessi sul finanziamento, all'operazione di prefinanziamento si applica il tasso di interesse ordinario.

Qualora il prefinanziamento dovesse avere durata superiore a due anni, non essendo nel frattempo intervenuta la concessione del contributo in conto interessi, per tutto il periodo eccedente il mutuario deve corrispondere un tasso pari a quello di riferimento.

ART. 8.

(*Anticipata estinzione del mutuo, scioglimento e cessazione dell'impresa, risoluzione del contratto*).

In caso di estinzione anticipata volontaria totale di un finanziamento concesso ai sensi della presente legge o di cessazione definitiva dell'attività ovvero di fal-

limento di una impresa mutuaria, la erogazione del contributo cessa rispettivamente a partire dalla data di estinzione, di cessazione o di dichiarazione del fallimento.

In caso di estinzione volontaria parziale di un finanziamento l'entità del contributo erogato è limitata alla parte residua.

ART. 9.

(*Agevolazioni tributarie*).

Agli atti, ai contratti ed alle formalità relative alla concessione ed alla gestione dei finanziamenti al tasso agevolato di cui alla presente legge, si applicano le disposizioni di cui al Titolo IV del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601.

Gli onorari ed i diritti spettanti ai notai, ai consigli notarili, ed agli archivi notarili, per i contratti, agli atti e le formalità inerenti ai finanziamenti concessi dagli istituti facoltizzati ad operare ai termini della presente legge, nonché i diritti spettanti alle cancellerie per la trascrizione di privilegi sono ridotti alla metà.

Le modificazioni agli atti costitutivi degli istituti stessi sono registrate a tassa fissa e gli onorari ed i diritti notarili sono ridotti alla metà.

ART. 10.

(*Copertura dell'onere*).

Per la concessione dei contributi di cui agli articoli 2, 3, 7, sono autorizzati, limiti di impegno di 25 miliardi per ciascuno degli anni 1982 e 1983.

Le somme eventualmente non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

All'onere di 25 miliardi per l'anno finanziario 1982 si fa fronte mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il 1982.