

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 709}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SANGALLI, GARAVAGLIA, GANGI, MASSARI, ORSENIGO,
PELLICANÒ, PILLITTERI, RIZZI, STERPA, COLUCCI, BOC-
CHI, SERRENTINO, QUERCIOLI, LUCCHESI, USELLINI**

Presentata il 25 ottobre 1983

**Modifiche alla legge 5 maggio 1976, n. 324, concernente
nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti
aperti al traffico aereo civile**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 5 maggio 1976, n. 324, che ha modificato la precedente legge 9 gennaio 1956, n. 24, ha innovato sostanzialmente per taluni aeroporti le fonti di entrata.

Infatti la legge 9 gennaio 1956, n. 24, prevedeva i diritti per l'uso degli aeroporti statali e ne fissava i limiti entro i quali con decreto del Presidente della Repubblica si determinavano le misure per ciascun aeroporto.

L'attribuzione dei diritti aeroportuali veniva riconosciuta alle società o enti gestori in tutto o in parte, a seconda degli impegni finanziari da essi sostenuti nella costruzione o nell'adeguamento delle infrastrutture che lo Stato loro concedeva.

L'articolo 8 della legge 5 maggio 1976, n. 324, ha stabilito che le misure dei diritti previste dalla legge medesima debbano essere riviste ogni due anni, tenuto conto anche delle esigenze di politica tariffaria del settore e dell'andamento dei costi e servizi aeroportuali.

Purtroppo l'andamento di detti costi, nel travagliato periodo che attraversiamo, ha subito sbalzi di notevole entità per cui, considerando anche gli enormi *deficit* che registrano le gestioni aeroportuali, si ritiene opportuno ridurre tale periodo da due ad un anno.

Con tale riduzione non si vuole stabilire che i diritti previsti dalla legge debbano essere aumentati ogni anno, poiché a salvaguardia di un eventuale loro accre-

scimento ritmico e a periodi ridotti, il medesimo articolo 8 prevede appunto che la revisione, oltre che tenere conto come dianzi indicato della politica tariffaria del settore e dell'andamento dei costi e servizi aeroportuali, deve essere sottoposta al vaglio della Commissione prevista dal successivo articolo 9 della legge.

L'articolo 5 della medesima legge stabilisce che il diritto di imbarco per i passeggeri diretti verso Stati esteri sia dovuto dai vettori che se ne rivalgono nei confronti del passeggero, incorporandone l'ammontare nel prezzo del biglietto.

Pur soddisfacendo le legittime aspettative dei vettori e dei passeggeri i quali, prima del disposto legislativo di cui trattasi si trovavano a doversi sottoporre a lunghe code prima di attraversare i filtri di polizia per pagare un diritto in valuta italiana, allorché magari — e ciò valeva soprattutto per soggetti non residenti — avevano già convertito il residuo denaro nella valuta del proprio paese o in quella del paese di destinazione, la norma di cui trattasi dava a luogo a una serie di inconvenienti.

Innanzitutto i vettori che emettono in tutto il mondo biglietti prepagati sia rispetto al luogo di presentazione all'aeroporto del passeggero sia rispetto al tempo di utilizzo del biglietto stesso si trovano nella impossibilità di recuperare il diritto non applicato su questi biglietti che hanno validità per un anno.

Gli aeroporti, dal canto loro, vengono chiamati a controllare tutti i biglietti presentati per alcuni mesi dalla decorrenza della revisione tariffaria, con evidente rallentamento delle operazioni di registrazione e con un accollo non dovuto né gradito di responsabilità.

Inoltre i lassi di tempo della *vacatio legis* che si applicano ai provvedimenti di revisione del diritto non sono tali da consentire ai vettori consociati nella IATA la tempestiva convocazione della conferenza mondiale per il necessario adeguamento tariffario su scala internazionale dei passaggi aerei con provenienza Italia.

Infine l'aumento del diritto posto a carico del passeggero e incluso nel prezzo del biglietto nel corso delle successive revisioni dei prezzi dei biglietti aerei internazionali viene riassorbito dall'aumentato prezzo del percorso e, quindi, finisce per gravare interamente sul bilancio del vettore.

Con la modifica che viene prospettata all'articolo 2 della presente proposta di legge il meccanismo perverso dell'inclusione del diritto d'imbarco nel prezzo del biglietto viene eliminato, in quanto l'esposizione dello stesso diritto in apposita, separata tabella consente di evitare che alla lunga l'onere venga trasferito dal passeggero al vettore.

Premesso quanto sopra, si ritiene di sottoporre alla vostra approvazione la seguente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il primo comma dell'articolo 8 della legge 5 maggio 1976, n. 324, è sostituito dal seguente:

« La misura dei diritti prevista dalla presente legge è soggetta a revisione ogni anno, da attuarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, sentita la Commissione di cui al successivo articolo ».

ART. 2.

L'ultimo comma dell'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, è sostituito dal seguente:

« Il diritto è dovuto direttamente dal vettore che se ne rivale nei confronti del passeggero esponendone l'ammontare nell'apposita tabella "tassa" del biglietto passeggeri ».