

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 2112}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SANGALLI, VAGHI, MARZOTTO CAOTORTA, ALIVERTI
RIZZI**

Presentata il 10 maggio 1973

**Modifiche alla legge 9 gennaio 1956, n. 24, concernente i
diritti per l'uso degli aerodromi aperti al traffico aereo civile**

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La legge 9 gennaio 1956, n. 24, recante « Diritti per l'uso degli aerodromi aperti al traffico aereo civile » prevede che il movimento degli aeromobili privati, delle persone e delle merci negli aerodromi del territorio nazionale aperti al traffico aereo civile sia assoggettato al pagamento dei diritti di approdo, partenza, ricovero, assistenza, di imbarco per i viaggiatori diretti all'estero, di imbarco per le merci destinate all'estero e di sbarco per le merci provenienti dall'estero e ne fissa i limiti massimi nel cui ambito le singole misure sono state determinate e variate per gli aeroporti statali con decreto presidenziale, per quelli privati o a regime speciale con provvedimento amministrativo, tenuto conto del volume di traffico dell'aerodromo e del costo di gestione dei servizi.

I limiti massimi sono stati applicati nel 1967 per quanto riguarda il diritto di imbarco per passeggeri diretti all'estero (decreto del Presidente della Repubblica 2 gennaio 1967) e soltanto nel 1970 per quanto riguarda i diritti di approdo e partenza limitatamente, però, agli aeroporti di Milano e di Roma (1° agosto 1970 aeroporti di Milano, decreto del

Presidente della Repubblica 1° gennaio 1971 aeroporti di Roma).

Va notato che, per quanto riguarda gli aeroporti di Milano, la misura dei diritti di approdo e partenza, in vigore fino al 1° agosto 1970, era in pratica la stessa vigente sin dal 1948, anno della ripresa postbellica dell'attività aviatoria civile alla Malpensa.

Sugli altri aeroporti, considerati impropriamente minori per la discriminazione introdotta dalla sopra richiamata legge (Torino, Genova, Venezia, Trieste, Treviso, Pisa, Napoli, Catania, Palermo, Bari, ecc.), i diritti di approdo e partenza non sono ancora stati portati al limite massimo, avendo il decreto del Presidente della Repubblica del 3 dicembre 1970, che ne rivedeva la misura, stabilito delle entità inferiori del 25 per cento ai limiti massimi considerati dalla legge 9 gennaio 1956, n. 24.

Per quanto riguarda il diritto di imbarco e sbarco delle merci per e dall'estero, esso è stato elevato con decreto del Presidente della Repubblica del 1° settembre 1969 da 5 a 15 lire il chilo, misura di gran lunga inferiore al limite massimo di lire 100 al chilo fissato dalla legge.

Contemporaneamente, dal 1956 ad oggi, il valore della lira è slittato del 78 per cento e nello stesso periodo si è determinato un aumento nei costi del materiale e del lavoro edile ed elettrico (quello che maggiormente ha attinenza con la costruzione, la manutenzione e la gestione delle infrastrutture del settore) del 368 per cento.

Ora, il fatto che questi diritti siano rimasti immutati nella loro misura intermedia e massima (aeroporti di Roma e Milano) per così lungo periodo di tempo e che tuttora sugli aeroporti minori la misura massima non sia stata ancora raggiunta per il consolidarsi di una discriminazione che non ha più alcuna giustificazione d'essere tra aeroporti cosiddetti maggiori ed aeroporti minori, giacché il costo della manodopera, dei materiali e della vita è identico su tutto il territorio nazionale (anche il settore aeroportuale dal 1° dicembre 1972 ha un contratto nazionale), ha arrecato e arreca gravi perdite all'erario dello Stato ed alle società di gestioni aeroportuali o consorzi per le aerostazioni, tutti a capitale di enti locali, cui per legge speciale o per convenzione amministrativa competono tutti o in parte i diritti previsti dalla legge 9 gennaio 1956, n. 24.

D'altra parte, un confronto con la misura dei diritti di approdo e partenza cui sono sottoposti gli aeromobili sui maggiori aeroporti internazionali aperti al traffico commerciale e ricavabile da una documentazione ufficiale dell'OACI - Organizzazione aviazione civile internazionale (doc. 7100 - AT 707 - ed. 1971) dimostra che la misura degli stessi diritti applicati sugli aeroporti italiani è tra le più basse del mondo.

A titolo di esempio si precisa, infatti, che, a parità di aeromobili e di peso ricavabile dal certificato di navigabilità, i diritti di approdo e partenza per un DC9, con peso massimo al decollo di 45 tonnellate, sono, sui seguenti aeroporti, quelli che seguono:

STATI	Lire
1) Svezia	211.250
2) Australia (A)	176.850
3) Nuova Zelanda	129.900
4) Germania Federale	127.500
5) Danimarca	112.500
6) Filippine	112.200
7) Austria	111.850

(A) Inclusa assistenza al volo.

STATI	Lire
8) USA (N. Y.)	108.750
9) Kuwait	105.000
10) Irlanda	99.400
11) Brasile	99.000
12) Portogallo	93.750
13) Repubblica Zaire	90.000
14) Bulgaria	84.400
15) Israele	83.150
16) Qatar	73.550
17) Etiopia	72.000
18) Islanda	71.600
19) Liberia	70.800
20) Giappone	70.650
21) Laos	70.350
22) Kenia	69.400
23) Norvegia	68.950
24) Bahrein	68.900
25) Senegal	68.150
26) Mauritius	67.550
27) Messico	66.900
28) Tanzania	65.650
29) Somalia	64.500
30) Madagascar	63.200
30) Mauritania	63.200
30) Niger	63.200
33) Colombia	62.500
33) Indonesia	62.500
33) URSS	62.500
36) Venezuela	62.450
37) Gran Bretagna	60.000
37) Singapore	60.000
39) Chad	59.550
40) Sud Africa	58.750
41) Svizzera	58.150
41) Jugoslavia	58.150
43) Corea	58.100
44) Bolivia	56.850
45) Zambia	56.350
46) Belgio	55.650
47) Libia	54.850
48) Nigeria	54.700
49) Olanda	54.400
50) Camerun	53.050
51) Sierra Leone	52.700
52) Rep. C. Africana	52.650
52) Congo	52.650
52) Dahomey	52.650
52) Gabon	52.650

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

STATI	Lire
52) Togo	52.650
52) Costa d'Avorio	52.650
58) Ceylon	52.550
59) Uganda	52.500
60) Hong Kong	51.900
61) Turchia	51.250
62) Malaysia	51.050
63) Francia (Orly)	48.200
64) Barbados	48.150
65) Romania	45.650
66) Polonia	45.350
67) Ghana	44.400
68) Italia	44.000
68) Finlandia	44.000
70) Mali	43.900

Dopo il Mali seguono i seguenti Stati:

Afghanistan, Algeria, Argentina, Burma, Burundi, Canada, Cecoslovacchia, Cile, Cipro, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Egitto, El Salvador, Gambia, Giamaica, Giordania, Grecia, Guatemala, Guinea, Guyana, Haiti, Honduras, India, Iran, Iraq, Libano, Lussemburgo, Malta, Marocco, Nicaragua, Panama, Pakistan, Paraguay, Golfo Persico, Perù, Repubblica Dominicana, Ruanda, Arabia Saudita, Siria, Spagna, Sudan, Tailandia, Trinidad e Tobago, Tunisia, Upper Volta, Ungheria, Uruguay, Vietnam, Western Samoa, Yemen.

Sempre a titolo di esempio, un *Boeing 707*, con peso massimo al decollo di 149 tonnellate, è soggetto, sugli stessi aeroporti, ai seguenti diritti che confermano quanto più sopra affermato a proposito del *DC9*:

STATI	Lire
1) Australia (A)	755.600
2) Svezia	564.350
3) Nuova Zelanda	424.400
4) Filippine	369.100
5) Germania Federale	365.000
6) Gran Bretagna	362.500
7) Irlanda	354.400
8) Laos	349.200
9) Repubblica Zaire	335.250
10) Brasile	328.000
11) Niger	323.050

(A) Inclusa assistenza al volo.

STATI	Lire
11) Mauritania	323.050
13) Madagascar	321.400
14) Canada	320.650
15) Danimarca	311.250
16) Austria	307.500
17) Senegal	306.900
18) Chad	303.250
19) Kenia	303.150
20) Kuwait	293.750
21) Giappone	286.900
22) Camerun	271.550
23) Rep. C. Africana	271.200
23) Gabon	271.200
25) Israele	269.400
26) Congo	269.150
26) Dahomey	269.150
26) Costa d'Avorio	269.150
26) Togo	269.150
30) Corea	269.000
31) Indonesia	265.650
32) Liberia	264.000
33) Qatar	254.750
34) Messico	245.000
35) Tanzania	244.800
36) Etiopia	244.500
37) Hong Kong	243.750
38) USA (N. Y.)	238.150
38) Portogallo	238.150
40) Singapore	236.250
41) Francia (Orly)	233.600
42) Norvegia	228.250
42) Bahrain	228.250
44) Mali	224.300
45) Islanda	223.300
46) Mauritius	222.300
47) Yugoslavia	214.150
48) Colombia	212.500
49) Marocco	210.000
50) Venezuela	206.750
51) Malaysia	204.550
52) Olanda	201.900
53) Algeria	201.250
54) Tunisia	198.900
55) Ceylon	198.750
56) Zambia	193.650
57) Burundi	190.000
58) Sud Africa	189.400
59) Bolivia	188.150

STATI	Lire
60) Lussemburgo	186.250
61) Argentina	185.650
61) Belgio	185.650
63) Nigeria	181.900
63) India	181.900
65) Barbados	180.000
66) Turchia	178.750
67) Svizzera	173.750
68) Ungheria	172.500
69) Italia	168.800
70) Cecoslovacchia	166.900

Dopo la Cecoslovacchia seguono i seguenti Stati:

Afghanistan, Burma, Bulgaria, Cile, Costa Rica, Cipro, Cuba, Ecuador, El Salvador, Egitto, Finlandia, Gambia, Ghana, Giamaica, Giordania, Grecia, Guatemala, Guinea, Guyana, Haiti, Honduras, Iran, Iraq, Libano, Libia, Malta, Polonia, Nicaragua, Panama, Pakistan, Paraguay, Golfo Persico, Perù, Repubblica Dominicana, Romania, Ruanda, Saudi Arabian, Sierra Leone, Somalia, Spagna, Sudan, Siria, Tailandia, Trinidad e Tobago, Uganda, Upper Volta, URSS, Uruguay, Vietnam, Western Samoa, Yemen.

Consultando le edizioni precedenti del Doc. 7100/AT 707 dell'OACI, si può rilevare che i diritti di approdo e partenza nei vari Stati sono stati aumentati, negli ultimi anni, come segue:

STATI	Periodo	Var. %
Germania Federale	1969-1971	+ 22,2
Argentina	1967-1971	+ 64,2
Australia	1968-1971	+ 10,0
Austria	1968-1971	+ 31,1
Brasile	1968-1970	+ 35,9
Camerun	1967-1970	+ 20,0
Cile	1969-1971	+ 35,0
Colombia	1964-1970	+ 40,0
Congo	1967-1970	+ 20,0
Costa d'Avorio	1967-1970	+ 20,0
Dahomey	1967-1970	+ 20,0
Danimarca	1967-1971	+ 150,0
Spagna	1967-1971	+ 50,0
Francia	1968-1971	+ 8,0
Gabon	1968-1970	+ 61,9
India	1969-1971	+ 60,0
Indonesia	1963-1970	+ 100,0

STATI	Periodo	Var. %
Israele	1967-1971	+ 21,2
Giappone	1967-1971	+ 50,0
Liberia	1962-1970	+ 92,3
Lussemburgo	1967-1971	+ 66,6
Mali	1968-1971	+ 33,3
Marocco	1964-1969	+ 85,2
Mauritania	1969-1971	+ 20,0
Niger	1969-1971	+ 20,0
Norvegia	1967-1970	+ 12,9
Nuova Zelanda	1967-1971	+ 21,4
Pakistan	1962-1971	+ 66,6
Rep. C. Africana	1967-1971	+ 20,0
Romania	1965-1969	+ 189,3
Senegal	1967-1971	+ 50,0
Svezia	1968-1971	+ 15,6
Svizzera	1968-1971	+ 11,1
Chad	1967-1970	+ 20,6
Togo	1967-1971	+ 60,0
Turchia	1966-1971	+ 88,9
Yugoslavia	1965-1971	+ 60,0

Da qui l'esigenza di una revisione della legge 9 gennaio 1956, n. 24, onde consentire allo Stato ed alle società di gestioni aeroportuali o ai consorzi di aerostazioni di effettuare introiti maggiormente adeguati al costo reale delle gestioni delle infrastrutture da essi costruite e gestite ed al loro continuo adeguamento, introducendo, di conseguenza, un principio di maggiore giustizia da affermare nei confronti dei vettori stranieri, atteso il fatto che gli aeromobili delle compagnie aeree nazionali, quando operano all'estero, sono assoggettati a più alti diritti rispetto a quelli che gli stranieri pagano sugli aeroporti italiani.

A tanto si intende provvedere con il presente progetto di legge che prevede la fissazione delle nuove misure dei diritti di approdo e partenza e ricovero degli aeromobili da applicarsi su tutti gli aeroporti italiani secondo che il volo sia nazionale o internazionale, tenendo, altresì, conto che gli attuali aeromobili operanti nel settore della Aviazione generale sono profondamente diversi e per peso e per prestazioni da quelli in esercizio al momento della promulgazione della legge che si intende ora modificare e che si rende necessaria una più realistica fissazione delle tariffe anche per i voli commerciali nazionali per i quali attualmente, difformemente

da quello che avviene all'estero, sono previste tariffe nella misura ridotta del 50 per cento rispetto a quelle per i voli commerciali internazionali, misura questa non oltre giustificabile.

Infatti, nella quasi totalità degli aeroporti stranieri, i diritti di approdo e partenza per i voli nazionali sono leggermente inferiori se non addirittura identici, rispetto a quelli per i voli internazionali. Ciò è giustificato dal fatto che è perfettamente identico l'uso delle infrastrutture aeroportuali da parte di aerei impiegati sia sulle tratte nazionali sia su quelle internazionali.

Sono stati, inoltre, fissati dei minimi nelle misure dei diritti di approdo e partenza, onde consentire agli aeroporti il recupero delle spese di gestione e dei costi generali delle infrastrutture anche nel caso di aeromobili di peso inferiore a 8 tonnellate, per i voli commerciali e industriali, e inferiori a 4 tonnellate, per i voli turistici.

L'aumento del 50 per cento dei diritti di approdo e partenza nel caso di voli effettuati nelle ore notturne è stato esteso anche ai voli effettuati nelle ore diurne, quando, per scarsa visibilità, sono accese le luci di pista analogamente a quanto già avviene, ad esempio, sugli aeroporti milanesi. Ciò è giustificato dal fatto che l'aumento dei diritti serve per coprire il costo di gestione e l'ammortamento degli impianti di illuminazione delle piste, utilizzati nella stessa misura in entrambi i casi sopra citati.

Il diritto di sosta allo scoperto o di ricovero è stato modificato in lire 50 per ogni tonnellata di peso dell'aeromobile e per ogni ora, oltre le prime due ore di sosta in franchigia, analogamente a quanto praticato in diversi aeroporti europei (ad esempio Parigi).

Ciò è giustificato dalla necessità di scoraggiare le soste prolungate degli aeromobili sui piazzali degli aeroporti sempre più congestionati per il costante aumento del traffico aereo.

Il diritto di imbarco passeggeri per l'estero viene pure variato e sdoppiato secondo che la destinazione straniera sia in Europa, oppure in Asia, Africa, Australia ed Americhe. Viene, inoltre, istituito un diritto anche per i passeggeri imbarcati sui voli domestici, analogamente a quanto effettuato in Francia, poiché i servizi di aerostazione vengono forniti in egual misura e qualità sia ai passeggeri nazionali sia a quelli internazionali.

La destinazione di questi diritti, sin qui incassati dallo Stato, e, in virtù di leggi speciali, dalla SEA di Milano, dalla SAGAT di

Torino, dal Consorzio autonomo del porto di Genova e dal Provveditorato al Porto di Venezia è resa dal presente progetto di legge possibile anche alle società o consorzi che hanno costruito e gestiscono aerostazioni passeggeri su aeroporti statali, civili o militari aperti al traffico civile, come il Consorzio per l'aeroporto Giuliano, la S.r.l. Aeradria di Rimini, la Società esercizio aeroporto Forlì - SEAF -, il Consorzio per l'aerostazione civile di Pisa-San Giusto, l'Azienda speciale per l'aeroporto di Bologna - ASAB, la Società per l'aeroporto civile di Bergamo - Orio al Serio - SACBO e la Società Esercizio aeroporto Villanova di Albenga - SEA-VA, società e consorzi tutti a prevalente capitale pubblico, sin qui ingiustamente privati del cospicuo che trattasi.

Si stabilisce, inoltre, che il diritto in questione venga incorporato nel prezzo del biglietto, come ormai da quasi oltre un anno avviene su tutti gli aeroporti europei, e ciò in accoglimento di raccomandazioni rivolte dall'ICAO ai governi degli Stati aderenti per evitare ai passeggeri i fastidi loro derivanti da un pagamento da effettuarsi all'ultimo istante prima della partenza.

I vettori provvederanno a rimettere all'Erario ed alle società di gestioni aeroportuali o consorzi per le aerostazioni l'ammontare dei diritti dovuti sulla base delle liste numeriche riepilogative dei passeggeri imbarcati sui singoli voli, con le modalità previste dall'articolo 10 della legge 9 gennaio 1956, n. 24, che resta in vigore, per quanto riguarda gli aeroporti statali, e secondo gli accordi particolari che verranno presi con le Società di gestione e con i consorzi per le aerostazioni, per gli altri aeroporti.

La misura massima dei diritti di imbarco e sbarco per le merci per e dall'estero viene ridotta da lire 100/chilogrammo a lire 20/chilogrammo, atteso il fatto che essa, gravando sui prezzi dei prodotti che vanno immessi sui mercati nazionali ed esteri, deve essere necessariamente contenuta per ovvi motivi di concorrenza.

Anche per questi diritti è prevista l'estensione anche ai consorzi e alle società che hanno costruito e gestiscono aerostazioni merci su aeroporti statali, civili e militari aperti al traffico civile.

Nessuna innovazione è prevista circa i soggetti tenuti al pagamento dei diritti in questione, la maggiorazione dei diritti di approdo e partenza per l'uso degli impianti di illuminazione delle piste, la non applicabilità dei diritti in questione sotto condizione di re-

ciprocità relativamente agli aeromobili statali stranieri non adibiti a servizi commerciali e la possibilità di stabilire mediante decreto del Presidente della Repubblica le modalità per l'accertamento, la riscossione ed il versamento dei diritti relativi agli aeroporti statali.

Viene abrogato l'articolo 4 della legge 9 gennaio 1956, n. 24, in quanto non ha più ragione di essere con l'evoluzione subita dall'aviazione civile stante la presenza sugli aeroporti di società a regime privatistico i cui servizi sono assoggettati ad approvazione amministrativa.

Ad evitare, poi, di dover sottoporre in futuro al Parlamento nuove eventuali variazioni delle misure dei diritti in questione, la proposta di legge prevede un aggiornamento automatico dei diritti al 1° aprile di ogni anno, in relazione alle variazioni dell'indice del

costo della vita in Italia, calcolato dall'ISTAT, verificatesi dal 1° gennaio al 31 dicembre dell'anno precedente.

In conseguenza di quanto sopra viene abrogato l'articolo 8 della legge n. 24, mentre si dispone che l'adeguamento in futuro sarà disposto, per gli aeroporti statali, con decreto interministeriale, su proposta del Ministro dei trasporti e aviazione civile, di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, e con atto amministrativo per gli aeroporti di cui agli articoli da 704 a 713 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

Pur così riviste le misure dei diritti di approdo e partenza risultano rientranti nella media di quelle vigenti nei seguenti principali aeroporti dell'Europa occidentale come si evince dallo specchio che segue.

VOLI INTERNAZIONALI	TIPO DI AEREO					
	DC. 9/32	B. 727	B. 720	B. 707 e DC. 8/55	DC. 8/63	B 747/B
	PESO IN TONNELLATE					
	49	73	104	148	162	352
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Francoforte (1)	98.400	146.650	208.900	297.300	325.400	707.000
Oslo	90.900	135.000	193.500	274.500	299.800	654.500
Stoccolma	80.550	131.750	204.450	291.000	318.450	748.450
Bruxelles	84.700	126.250	179.850	255.850	280.050	608.600
Amsterdam (1)	64.350	100.800	147.650	214.350	235.450	523.000
Parigi	53.850	88.400	148.750	231.450	257.650	614.200
Zurigo	52.900	82.400	120.650	174.950	192.250	426.750
Ginevra	52.900	82.400	120.650	174.950	192.250	426.750
Basilea	53.200	83.150	122.200	177.400	195.200	365.700
Lisbona	41.950	62.650	89.200	126.850	138.850	301.800
Media dei 10 aeroporti	67.370	103.945	153.580	221.860	243.535	537.975
Aeroporti italiani	68.400	106.800	156.400	226.800	249.200	553.200

(1) Esclusa sopratassa per passeggero trasportato fissata, in aggiunta alla tariffa sopra-indicata, in lire 915 a Francoforte e in lire 1.430 ad Amsterdam.

Le nuove misure dei diritti d'imbarco passeggeri non risultano superiori a quelle praticate in Svezia, Norvegia, Danimarca, Gran Bretagna e di gran lunga inferiori a quelle riscosse in Iran ed in Israele.

Con la presente proposta di legge si ristabilisce un principio di equità diminuendo l'enorme divario esistente tra il trattamento praticato alla nostra Compagnia di bandiera all'estero e quello sin qui concesso ai Vettori stranieri in Italia con diritti che costituiscono un inopportuno indiretto finanziamento a carico dell'Erario statale e degli enti di gestione aeroportuale.

Il provvedimento che si sottopone all'esame del Parlamento consentirà al Ministero del tesoro un notevole reperimento di fondi tanto più necessari quanto maggiori si appalesano le esigenze di nuovi investimenti per l'adeguamento della rete aeroportuale italiana.

Analogamente ritrarranno un notevole contributo atto a sostanzialmente migliorare i loro difficili e precari bilanci anche le società di gestione aeroportuale e le società ed enti che hanno costruito e gestiscono aerostazioni per passeggeri e/o merci e a carico delle quali incombono onerosi programmi di ampliamento delle loro infrastrutture.

Va osservato, infine, che il provvedimento non contrasta con le Raccomandazioni (n. 2 e n. 4) della Conferenza ICAO sulle tasse d'aeroporto, tenutasi nel 1967 a Montreal, recepite dalla Dichiarazione del Consiglio dell'ICAO al paragrafo 9) laddove si ammette che i diritti

aeroportuali devono coprire la totalità delle spese che incidono su una collettività per la realizzazione, la gestione e la manutenzione degli aeroporti e dei servizi ausiliari, ivi compresi gli interessi sui capitali investiti, gli ammortamenti del capitale e l'accantonamento di una riserva per le future immobilizzazioni.

Tali principi della Dichiarazione del Consiglio sono stati sottoscritti anche dalla recente Conferenza ICAO sulle tasse d'aeroporto, tenutasi a Montreal nel mese di febbraio del corrente anno.

In particolare il progetto di legge prevede:

all'articolo 1, l'adeguamento delle misure dei diritti di approdo, partenza, sosta e ricovero degli aeromobili, del diritto di imbarco dei passeggeri e dei diritti di imbarco e sbarco delle merci per e dall'estero;

all'articolo 2, quali sono i soggetti tenuti al pagamento dei diritti previsti dall'articolo 1 e le modalità di accertamento e riscossione dei diritti da parte degli aeroporti statali e non statali;

all'articolo 3, la specifica di quelle norme della legge 9 gennaio 1956, n. 24, che saranno abrogate o che resteranno in vigore;

all'articolo 4, la specifica delle società e dei consorzi ai quali competeranno i diritti di cui ai punti 3) e 4) dell'articolo 1 della presente legge;

all'articolo 5, l'adeguamento automatico delle misure dei diritti di cui all'articolo 1 della presente legge.

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

SPECIFICA DEI DIRITTI	Misura massima prevista dalla legge 9 gennaio 1956, n. 24	Misura in vigore sugli aeroporti di Roma	Misura in vigore sugli aeroporti di Milano	Misura in vigore su tutti gli altri aeroporti	Misura prevista dal nuovo progetto di legge
1) APPRODO O PARTENZA					
<i>a) traffico internazionale:</i>		(dal 1°-1-71)	(dal 1°-8-70)	(dal 1°-5-71)	
fino a 25 tonnellate (per tonnellata)	400	400	400	320	600
per ogni successiva tonnellata	600	600	600	480	800
<i>b) traffico nazionale:</i>					
fino a 25 tonnellate (per tonnellata)	200	200	200	160	500
per ogni successiva tonnellata	300	300	300	240	700
<i>c) traffico turistico:</i>					
per aereo di peso inferiore a 1 tonnellata	400	300	300	300	—
per aereo di peso superiore a 1 tonnellata	800	600	600	600	—
per ogni tonnellata di peso	—	—	—	—	700
2) RICOVERO O SOSTA ALLO SCOPERTO			(dal 1°-3-63)		
per tonnellata e per giornata o frazione superiore a 6 ore	200	200	200	200	—
per tonnellata e per ora oltre le prime 2 ore di sosta	—	—	—	—	50
3) IMBARCO PASSEGGERI		(dal 19-5-67)	(dal 19-5-67)	(dal 19-5-67)	
diretti verso Africa, Asia, Australia e Americhe	1.000	1.000	1.000	1.000	2.000
diretti verso Europa e paesi del Mediterraneo	1.000	1.000	1.000	1.000	1.500
diretti verso aerodromi italiani	—	—	—	—	500
4) IMBARCO E SBARCO MERCI		(dal 1°-9-69)	(dal 1°-9-69)	(dal 1°-9-69)	
per ogni chilogrammo di merce per o dall'estero	100	15	15	15	20

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

I diritti di cui alla legge 9 gennaio 1956, n. 24, sono così fissati:

1) per l'approdo degli aeromobili su tutti gli aerodromi aperti al traffico civile:

a) relativamente agli aeromobili che svolgono attività aerea internazionale di carattere commerciale e industriale:

in lire 600 per tonnellata o frazione di tonnellata sulle prime 25 tonnellate del peso massimo risultante dal certificato di navigabilità, con un minimo di lire 5.000;

in lire 800 per ogni tonnellata successiva o frazione di tonnellata;

b) relativamente agli aeromobili che svolgono attività aerea di carattere commerciale e industriale entro i limiti del territorio nazionale:

in lire 500 per tonnellata o frazione di tonnellata sulle prime 25 tonnellate del peso massimo risultante da certificato di navigabilità, con un minimo di lire 4.000;

in lire 700 per ogni successiva tonnellata o frazione di tonnellata;

c) relativamente agli aeromobili immatricolati in Italia, che svolgono attività aerea nazionale e internazionale di carattere strettamente turistico:

in lire 700 per ogni tonnellata di peso, con un minimo di lire 3.000.

Per la partenza delle categorie di aeromobili sopra indicate è dovuto un diritto uguale a quello di approdo.

Le misure di cui sopra sono maggiorate del 50 per cento quando l'approdo o la partenza hanno luogo nelle ore notturne o nelle ore diurne quando, per scarsa visibilità, è necessario illuminare le piste, sia per esplicita richiesta del pilota, sia per motivi di sicurezza a giudizio insindacabile dell'autorità responsabile dell'assistenza al volo sull'aeroporto.

2) Per il ricovero e per la sosta allo scoperto di aeromobili di qualsiasi tipo negli aerodromi:

in lire 50 per tonnellata o frazione di tonnellata di peso dell'aeromobile e per ogni ora o frazione oltre le prime due ore di sosta in franchigia.

3) Per ogni passeggero in partenza:

in lire 2.000, se diretto verso aerodromi dell'Asia, dell'Africa, dell'Australia e delle Americhe, ad eccezione di quelli dei paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo;

in lire 1.500, se diretto verso aerodromi dell'Europa e di quei paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo;

in lire 500, se diretto verso aerodromi italiani.

4) Per ogni chilogrammo, o frazione, di peso lordo di merce imbarcata su un aeromobile e destinata all'estero:

in lire 20.

Un diritto di uguale importo è dovuto per ogni chilogrammo, o frazione, di peso lordo di merce sbarcata da un aeromobile e proveniente dall'estero.

ART. 2.

I diritti di cui ai punti 1), commi *a)*, *b)* e 2) dell'articolo 1 sono dovuti dall'esercente dell'aeromobile svolgente attività commerciale e industriale; quelli di cui al punto 1), comma *c)* e 2) dell'articolo 1 dal pilota dell'aeromobile svolgente attività turistica.

Il diritto di cui al punto 3) dell'articolo 1 è dovuto dal vettore, che si rivale nei confronti dei passeggeri, ed è incorporato nel prezzo del biglietto. Esso sarà versato all'Era-rio ed alle società di gestione o ai consorzi per le aerostazioni sulla base delle liste numeriche riepilogative dei passeggeri imbarcati sui singoli voli e secondo le modalità stabilite in base all'articolo 10) della legge 9 gennaio 1956, n. 24, per gli aeroporti statali, e secondo le modalità stabilite direttamente dalle società e dagli enti di gestione, per gli aerodromi di cui agli articoli da 704 a 713 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

I diritti di cui al punto 4) dell'articolo 1 sono dovuti dal vettore che si rivale nei confronti dello speditore e del destinatario della merce.

ART. 3.

Restano in vigore gli articoli 5 e 9 e il secondo e terzo comma dell'articolo 6 della legge 9 gennaio 1956, n. 24; vengono invece abrogati gli articoli 4 e 8 della medesima legge.

Resta, altresì, in vigore l'articolo 10 della medesima legge, per quanto riguarda gli aeroporti statali, mentre, per gli aeroporti di cui agli articoli da 704 a 713 del codice della navigazione, le modalità per l'accertamento, la riscossione ed il versamento dei diritti di cui all'articolo 1 della presente legge saranno stabilite direttamente dalle società e dagli enti di gestione.

ART. 4.

I diritti di cui ai punti 3) e 4) dell'articolo 1 della presente legge competono, oltre che alle società per cui ciò è espressamente previsto da leggi particolari, anche a quelle società o consorzi che hanno costruito aerostazioni per passeggeri e/o merci su aerodromi statali, civili o militari, aperti al traffico commerciale.

ART. 5.

La misura dei diritti di cui all'articolo 1 della presente legge sarà ricalcolata automaticamente al 1° aprile di ogni anno in relazione alle variazioni dell'indice del costo della vita in Italia, calcolato dall'ISTAT verificatesi dal 1° gennaio al 31 dicembre dell'anno precedente.

Per gli aerodromi statali l'aumento conseguente al ricalcolo verrà disposto con decreto interministeriale, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro.

Per gli aerodromi di cui agli articoli da 704 a 713 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, l'adeguamento verrà disposto mediante atto amministrativo dalla direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

In entrambi i casi, il decreto interministeriale e l'atto amministrativo dovranno essere emanati entro e non oltre il 15 marzo di ogni anno, onde consentire agli aeroporti l'applicazione delle nuove misure dei diritti a partire dal 1° aprile, come previsto nel primo comma del presente articolo.