

AS 1165 EMENDAMENTI

Emendamento 17.0.1

ARTICOLO 17

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

"Art.17-bis

(Disposizioni in materia di tariffe aeroportuali)

1. Ai fini dell'applicazione dei diritti d'imbarco passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324 e successive modifiche ed integrazioni, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione europea, a condizioni di reciprocità, fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30/03/2020."

RELAZIONE TECNICA

La **legge 5 maggio 1976 n. 324** che fissa nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile ha previsto all'art. 1 che "il movimento degli aeromobili privati e delle persone negli aeroporti nazionali aperti al traffico aereo civile è assoggettato al pagamento dei seguenti diritti: a) **diritto di approdo, di partenza e di sosta o ricovero per gli aeromobili**; b) **diritto di imbarco per passeggeri**".

Con riferimento ai diritti di approdo e decollo, la legge fissava un corrispettivo unitario per ogni tonnellata o frazione di tonnellata dell'aeromobile distinto per i voli aerei nazionali o internazionali.

Analogamente, per quanto concerne invece il diritto di imbarco passeggeri, l'art. 5 della legge 324/1976 individuava un corrispettivo distinto per l'imbarco dei passeggeri in voli nazionali o internazionali.

Con **DM 4 agosto 2000 n. 120T**, al fine di uniformarsi al parere della Commissione Europea emesso il 14 dicembre 1998, è stato stabilito che i diritti di imbarco passeggeri in voli interni ed in voli dall'Italia verso altri paesi dell'UE fossero unificati, introducendo in tal modo la distinzione tra diritti di imbarco passeggeri intra UE e diritti di imbarco passeggeri extra UE.

Con successivo **DM 14 novembre 2000 n. 140T**, al fine di uniformarsi alla nota della Commissione Europea SG(2000)D/104168 del 13 giugno 2000 e in continuità con quanto già operato per i diritti di imbarco passeggeri, è stata stabilita l'unificazione tra diritti di approdo e partenza per i voli interni al territorio nazionale e diritti per i voli interni all'Unione europea, introducendo in tal modo la distinzione tra diritti di approdo e partenza intra UE e diritti di approdo e partenza extra UE.

A seguito della procedura di infrazione 2013/2069 avviata nei confronti dello Stato italiano, con **DM 14 ottobre 2013 n. 372** è stata eliminata la distinzione tra diritti di approdo e partenza intra UE e diritti di approdo e partenza extra UE, con la conseguenza che a oggi sugli scali italiani viene applicato un unico corrispettivo per l'approdo e il decollo degli aeromobili indipendentemente dalla origine/destinazione del volo.

Alla luce di quanto sopra, e a prescindere dalla fonte normativa di riferimento (1. *per gli aeroporti che non hanno un contratto di programma*: DM 259 del 30 maggio 2014 e, per gli aeroporti non ricompresi nell'all. A al DM 259/2016, DM 140T/2000 e DM 372/2013; 2. *per gli aeroporti che hanno un contratto di programma*: Delibera CIPE 38/2007, Linee guida ENAC applicative della



"direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva", art.17, comma 34 bis del D.L. 1 luglio 2009, n. 78, art. 1, comma 11 del D.L. 12 settembre 2014, n.133 e modelli di regolazione dei diritti aeroportuali definiti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti) a oggi l'unica distinzione che permane nell'ambito dei diritti aeroportuali in funzione dell'origine/destinazione del volo è quella tra diritti di imbarco passeggeri intra UE e diritti di imbarco passeggeri extra UE.

Pertanto si rileva l'assenza di impatti negativi diretti sulla finanza pubblica in termini di i) variazione del livello dei canoni concessori corrisposti dalle società concessionarie della gestione aeroportuale e di ii) ammontare delle addizionali gravanti sul diritto di imbarco dei passeggeri.

Con riferimento al punto i), il livello del canone concessorio è commisurato alle WLU (unità di traffico comprendenti la somma del numero dei passeggeri e dei quintali di merci trasportati) e pertanto non risente della composizione del traffico (nazionale, comunitario, extra UE); con riferimento al punto ii), le addizionali comunali e commissariali gravanti sul diritto di imbarco vengono applicate ad ogni passeggero in partenza dagli scali nazionali a prescindere dalla destinazione, Intra UE o Extra UE, del volo.

Si pone la necessità di tutelare l'affidamento delle compagnie aeree e dei passeggeri che hanno venduto/comprato biglietti aerei con destinazione UK anche molto tempo prima della data del 30 marzo 2019 e che hanno pertanto già pagato diritti di imbarco nella misura prevista per i passeggeri comunitari.

Si sottolinea l'importanza di addivenire ad un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito e, nelle more di tale accordo, si condivide la necessità di individuare delle misure di carattere transitorio che, per quanto possibile, attutiscano l'impatto della fuoriuscita del Regno Unito dall'Unione Europea sui flussi del traffico. Ovviamente tali misure devono sottostare al criterio di reciprocità ossia alla condizione che il Regno Unito applichi misure equivalenti allo Stato italiano.

La Commissione Europea, nella Comunicazione del 13 novembre 2018 **COM(2018) 880 final - Prepararsi al recesso del Regno Unito dall'Unione europea del 30 marzo 2019: un piano d'azione per ogni evenienza**, ha affermato che la medesima "interverrà con l'applicazione del cosiddetto sistema del "controllo di sicurezza unico" per garantire che i passeggeri aerei, e relativo bagaglio a mano, in partenza dal Regno Unito e in transito in aeroporti dell'UE a 27 continuano a non essere sottoposti a controlli di sicurezza secondari". Tenuto conto di tale orientamento, e considerato anche che a livello nazionale i corrispettivi per i controlli di sicurezza vengono applicati al passeggero in partenza a prescindere dalla destinazione del volo, si ritiene che l'emendamento in oggetto si ponga in linea di continuità con l'indicazione fornita dalla Commissione europea.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito

POSITIVO NEGATIVO

11.6 APR. 2019

Il Segretario Generale dello Stato

