

XIV legislatura

**Schema di decreto legislativo
recante: "Disposizioni correttive ed
integrative al decreto legislativo 9
maggio 2005, n. 96, recante la
revisione della parte aeronautica del
Codice della navigazione"
(Atto del Governo n. 583)**

Gennaio 2006
n. 182



servizio del bilancio
del Senato



Servizio del Bilancio

Direttore dott. Clemente Forte

tel. 3461

Segreteria

sig.ra Laura Baronciani
dott.ssa Carla Di Falco
dott.ssa Maria Laura D'Onofrio
dott.ssa Valeria Bevilacqua

tel. 2117 - 5262

Uffici

Documentazione degli effetti finanziari dei testi legislativi

.....

Verifica della quantificazione degli oneri connessi a testi legislativi in materia di spesa

dott. Renato Loiero

tel. 2424

Verifica della quantificazione degli oneri connessi a testi legislativi in materia di entrata

dott. Luca Rizzuto

tel. 3768

Segretari parlamentari

dott.ssa Anna Elisabetta Costa
dott.ssa Alessandra Di Giovambattista
sig. Cristiano Lenzini
dott. Vincenzo Bocchetti
dott. Maurizio Sole

Indice

Premessa	1
Articolo 3 (<i>Della proprietà e dell'uso degli aerodromi</i>)	1
Articolo 6 (<i>Della polizia degli aerodromi</i>)	2
Articolo 7 (<i>Del personale aeronautico</i>)	3
Articolo 8 (<i>Delle distinzioni degli aeromobili</i>)	3
Articolo 11 (<i>Dell'ordinamento dei servizi aerei</i>)	4
Articolo 14 (<i>Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile</i>).....	4
Articolo 19 (<i>Delle infrazioni penali e amministrative</i>)	5

Premessa

Si ricorda che la legge delega n. 265 del 2004, finalizzata al riordino del settore dell'aviazione civile e delle gestioni aeroportuali, delegava il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. In attuazione della delega è stato emanato il decreto legislativo n. 96 del 2005. Lo schema di decreto in esame è presentato ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della legge n. 265 del 2004, che consente, sempre senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di emanare disposizioni correttive ed integrative entro un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti delegati.

La RT si limita ad osservare, per il complesso delle disposizioni recate dal presente schema, che si tratta di operazione di mera rivisitazione di materia prettamente tecnica, che, pertanto, non comporta oneri aggiuntivi per il bilancio statale.

Premesso che l'articolo 20 dello schema di decreto in esame asserisce che dal presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, si analizzano comunque le disposizioni che appaiono suscettibili di determinare effetti sulla finanza pubblica.

Articolo 3

(Della proprietà e dell'uso degli aerodromi)

Il comma 6 impone, agli aerodromi militari aperti al traffico aereo civile, standard di sicurezza operativa non inferiori a quelli vigenti per gli aerodromi civili.

Al riguardo, andrebbe chiarita l'effettiva portata innovativa della disposizione, atteso che, qualora la stessa si traducesse, in concreto, nella necessità di migliorare gli standard di sicurezza esistenti negli aerodromi militari, la norma sembrerebbe suscettibile di determinare maggiori oneri a carico del bilancio statale.

Il comma 8 elimina l'espressa esclusione della corresponsione di indennità, compensi o rimborsi spese in favore dei componenti del comitato di coordinamento tecnico operante, per lo sviluppo degli aeroporti di interesse regionale e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, premesso che, come accennato, l'articolo 20 dello schema di decreto in esame asserisce che dalla norma non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, si rileva che l'eliminazione della disposizione che esclude la corresponsione di qualsiasi compenso ai membri del citato comitato sembra porre le premesse per maggiori oneri.

Il comma 13 elimina l'obbligo in capo al concessionario subentrante di rimborsare al concessionario cessato il valore contabile residuo non ammortizzato delle opere non amovibili, costruite da quest'ultimo sull'area demaniale, ferma restando la loro acquisizione allo Stato.

Al riguardo, può essere opportuno chiarire gli effetti finanziari che si determinano qualora il concessionario cessato, a differenza di quello subentrante, rientri nell'ambito delle pubbliche amministrazioni.

Articolo 6

(Della polizia degli aerodromi)

Il comma 2 prevede l'istituzione di appositi comitati in sede aeroportuale, sotto la supervisione dell'ENAC, per il coordinamento delle attività dei soggetti pubblici operanti negli aeroporti.

Al riguardo, sarebbe opportuno un chiarimento circa le modalità attraverso le quali si intende garantire l'obbligo di non onerosità, eventualmente escludendo la corresponsione di compensi e rimborsi spese a qualsiasi titolo per i componenti degli istituendi comitati.

Articolo 7

(Del personale aeronautico)

Il comma 3 attribuisce all'ENAC compiti di coordinamento delle attività per il conseguimento e il mantenimento dell'idoneità psicofisica del personale di volo e non di volo.

Al riguardo, si osserva che la prevista attività di coordinamento sembra rappresentare un compito ulteriore posto a carico dell'ENAC, sui cui effetti finanziari sarebbe auspicabile un chiarimento.

Articolo 8

(Delle distinzioni degli aeromobili)

Il comma 4 prevede l'equiparazione agli aeromobili di Stato anche degli aeromobili utilizzati, sia pur occasionalmente, per operazioni umanitarie e di supporto alla pace.

Al riguardo, atteso che la predetta equiparazione comporta l'esenzione da qualsiasi tassa, diritto o tariffa dovute all'ENAV S.p.A., si osserva che l'ampliamento dei casi nei quali aeromobili privati sono equiparati, in base alle attività svolte, agli aeromobili di Stato, appare suscettibile di determinare una contrazione delle entrate spettanti all'ENAV S.p.A., con presumibili riflessi finanziari sul conto delle PP.AA..

Articolo 11

(Dell'ordinamento dei servizi aerei)

Il comma 2 riduce da 5 a 2 anni la periodicità della verifica da parte dell'ENAC della permanenza dei requisiti necessari per il rilascio della licenza di esercizio di volo.

Al riguardo, si rileva che andrebbe assicurato che il cospicuo incremento del numero annuale dei controlli di competenza dell'ENAC, implicito nella norma, sia praticabile a valere sulle ordinarie risorse a disposizione di tale ente.

Articolo 14

(Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile)

Il comma 17 elimina la lettera di trasporto aereo, abrogando gli articoli da 955 a 964 del codice della navigazione, contenenti la disciplina riguardante tale documento.

Al riguardo, occorre sottolineare che l'articolo 27 della tariffa dell'imposta di bollo di cui al D.P.R. n. 642 del 1972, prevedendo l'imposizione per gli atti e documenti da chiunque rilasciati che devono accompagnare le merci durante il loro trasporto e spaccio, ovvero attestarne caratteristiche, pesi, misure o altre qualità, sembra implicare il pagamento dell'imposta di bollo anche per le lettere di trasporto aereo di cui l'articolo 14 in esame intende abrogare la disciplina.

Tale considerazione comporta pertanto che la citata abrogazione possa generare minor gettito a titolo dell'imposta di bollo citata.

Ulteriori effetti di minor gettito, anche se in modo indiretto, si potrebbero produrre inoltre se si considera che in linea di principio i documenti di trasporto, qualunque essi siano, svolgendo la peculiare funzione di monitorare tutti i movimenti delle merci, permettono un

costante controllo sia degli obblighi di fatturazione da parte degli imprenditori, sia dei soggetti trasportatori, produttori e commercianti di merci.

Per i motivi citati si ritiene opportuno che il Governo fornisca chiarimenti in merito alla neutralità fiscale della norma.

Articolo 19

(Delle infrazioni penali e amministrative)

L'articolo provvede alla riformulazione di alcune disposizioni del codice della navigazione che sanzionano diverse azioni od omissioni degli operatori del settore, disponendo complessivamente nel senso di una riduzione delle fattispecie sanzionate e dell'ammontare delle sanzioni.

Al riguardo, premesso che le entrate per sanzioni costituiscono normalmente partite di entrata meramente eventuali, andrebbe chiarito se l'eliminazione o la riduzione delle sanzioni connesse ad alcune fattispecie, pur attinenti a situazioni certamente marginali, sia suscettibile di determinare effetti finanziari.

Il testo del presente dossier è disponibile in formato elettronico
per gli utenti intranet del Senato alla url
<http://www.senato.intranet/intranet/bilancio/home.htm>

Senato della Repubblica
www.Senato.it