

XIV legislatura

Schema di decreto legislativo recante:  
"Norme per la revisione della parte  
aeronautica del codice della navigazione"  
(Atto del Governo n. 446)

Marzo 2005  
**n. 133**

## INDICE

<b>Premessa</b> .....	pag.	1
<b>Articolo 5</b> (Delle distinzioni degli aeromobili) .....	pag.	1
<b>Articolo 9</b> (Dell'ordinamento dei servizi aerei) .....	pag.	3
<b>Articolo 12</b> (Della polizia di bordo) .....	pag.	4
<b>Articolo 18</b> (Dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri) .....	pag.	4
<b>Articolo 19</b> (Delle infrazioni penali e amministrative) .....	pag.	5

## **Premessa**

Si analizzano, oltre alle disposizioni corredate di RT, le norme che appaiono comunque suscettibili di determinare effetti sulla finanza pubblica.

Per quanto attiene al rispetto del principio di delega circa l'assenza di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, si osserva che la RT, nell'escludere che dal provvedimento - caratterizzato da una rivisitazione di materia prettamente tecnica - derivino oneri aggiuntivi, si riferisce al bilancio statale, mentre l'articolo 2 della legge-delega estende l'ambito di non onerosità all'intera finanza pubblica. Sarebbe auspicabile un intervento chiarificatore sul punto.

## **Articolo 5**

*(Delle distinzioni degli aeromobili)*

Con il presente articolo vengono sostituiti gli articoli 743, 745, 746 e 748, integrato l'articolo 744 ed abrogato l'articolo 747 del codice della navigazione.

Le modifiche che potrebbero determinare conseguenze sulla finanza pubblica consistono nell'esclusione dal novero degli aeromobili degli apparecchi ultraleggeri di cui alla legge n. 106 del 1985 (articolo 743) e nell'equiparazione agli aeromobili di Stato degli aeromobili utilizzati, anche occasionalmente, da soggetti pubblici o privati, che svolgono la propria attività nell'interesse dello Stato o della tutela della sicurezza nazionale e degli altri servizi di pubblico interesse di competenza statale (articolo 744).

*Per quanto attiene al primo profilo, non considerato nella RT, si osserva che ai sensi della citata legge n. 106 del 1985 non sono considerati aeromobili gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo compresi nei limiti indicati nell'allegato alla medesima legge, mentre la modifica introdotta esclude dal novero degli aeromobili gli apparecchi ultraleggeri di cui alla predetta legge, non chiarendo se il riferimento sia effettivamente ai velivoli aventi i requisiti indicati nel citato allegato (nel qual caso non si comprende il contenuto innovativo della norma rispetto alla legislazione vigente) ovvero a qualsiasi apparecchio per il volo da diporto o sportivo, il che comporterebbe un'estensione degli apparecchi atti al volo ma non soggetti alla disciplina degli aeromobili, con possibili effetti finanziari in termini di minori introiti tariffari relativi alla concessione e al rinnovo della licenza.*

In relazione al secondo profilo, la RT si riferisce al testo del nuovo articolo 746, che attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la facoltà di equiparare agli aeromobili di Stato quelli adibiti a servizi di carattere commerciale non di Stato, mentre non affronta le conseguenze finanziarie derivanti dall'equiparazione sopra descritta, contenuta nel nuovo testo dell'articolo 744, che riguarda una fattispecie simile ma differente.

Nella RT, comunque, si afferma che l'equiparazione di aeromobili che svolgono determinate attività ad aeromobili di Stato determina l'esenzione dal pagamento delle tariffe in rotta e di terminale all'ENAV s.p.a., ma che tale esenzione non graverà sul bilancio statale. Questo aspetto, infatti, secondo la RT sarà regolato da ogni amministrazione interessata nel rapporto contrattuale da stipulare con il privato incaricato di svolgere il servizio di pubblico interesse.

*Al riguardo, premesso che le considerazioni svolte dalla RT sembrano estensibili anche alla fattispecie di cui all'articolo 744, si osserva che l'ampliamento dei casi nei quali aeromobili privati sono equiparati, in base alle attività dai medesimi svolte, agli aeromobili*

*di Stato, con conseguente esenzione dal pagamento delle tariffe dovute all'ENAV spa, appare suscettibile di determinare una contrazione delle entrate spettanti all'ENAV spa, con presumibili riflessi finanziari sul conto della P.A. Pertanto, appare necessaria l'acquisizione di chiarimenti circa le modalità attraverso le quali accordi stipulati dalle amministrazioni pubbliche interessate all'esercizio di servizi di pubblico interesse da parte dei privati possano in concreto garantire l'asserita neutralità finanziaria della norma.*

## **Articolo 9**

*(Dell'ordinamento dei servizi aerei)*

Il presente articolo sostituisce il Titolo VI del Libro I della Parte II del codice della navigazione.

Con le modifiche introdotte si subordina, sostanzialmente, l'esercizio del servizio aereo di linea, sia comunitario che extracomunitario, al rilascio di apposita licenza dalla competente autorità di uno Stato membro, mentre l'attuale normativa prevede un regime concessorio per tale attività, restando immutato il regime della licenza per i servizi non di linea.

Per quanto attiene al lavoro aereo e alle scuole di pilotaggio, per il cui esercizio è allo stato richiesto il possesso di licenza, lo schema di decreto provvede alla liberalizzazione delle suddette attività.

La RT non si sofferma sul presente articolo.

*Al riguardo, appare opportuno che siano fornite garanzie circa l'assenza di effetti per la finanza pubblica in conseguenza del passaggio dal regime concessorio a quello autorizzatorio, assicurando che l'eliminazione degli oneri concessori risulterà compensata dal gettito derivante dalle tariffe di rilascio e rinnovo delle licenze, anche considerando, sotto*

*tale profilo, che il pagamento di dette tariffe è assoggettato all'attuale normativa in materia di IVA. Inoltre, si evidenzia, in relazione alle attività di lavoro aereo e alle scuole di pilotaggio, che la prevista liberalizzazione, con eliminazione dell'attuale regime di rilascio di licenza, appare suscettibile di determinare effetti in termini di minori introiti.*

## **Articolo 12**

*(Della polizia di bordo)*

Si evidenzia, per quanto di competenza, l'abrogazione dell'articolo 814 del codice della navigazione, che sottopone a concessione il servizio pubblico di radiocomunicazioni a bordo di aeromobili.

*La norma, non corredata di RT, sembra suscettibile di determinare minori introiti, per effetto dell'implicita eliminazione degli oneri concessori evidentemente dovuti.*

## **Articolo 18**

*(Dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri)*

Viene disposta l'abolizione dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri, sostituendola con l'assicurazione della responsabilità del vettore imposta dalla normativa comunitaria. La RT non si sofferma sul presente articolo.

*Al riguardo, appare auspicabile un chiarimento in merito alle possibili implicazioni di carattere fiscale connesse con la predetta abolizione, poiché la sottoscrizione di un'assicurazione cumulativa da parte del vettore invece che dai singoli passeggeri,*

*implicando, verosimilmente, una diminuzione del premio complessivo, potrebbe generare riflessi di minor gettito dell'imposta sulle assicurazioni.*

## **Articolo 19**

*(Delle infrazioni penali e amministrative)*

Con il presente articolo si provvede alla riformulazione di alcune disposizioni del codice della navigazione che sanzionano diverse azioni od omissioni degli operatori del settore, in parte semplificando e conformando alla nuova unità monetaria le vigenti disposizioni ed in parte sopprimendo alcune sanzioni, rendendo in tal modo il codice coerente con le svariate soppressioni di fattispecie sanzionate disposte dallo schema di decreto in esame.

L'articolo non è corredato di RT.

*Al riguardo, premesso che le sanzioni costituiscono entrate meramente eventuali, si rappresenta che l'eliminazione delle sanzioni connesse ad alcune fattispecie finora punite (si tratta, per esempio, dell'omessa comunicazione di approdo d'emergenza, del ritardo nella richiesta d'iscrizione dell'aeromobile al registro aeronautico nazionale), pur attinenti a situazioni certamente marginali, sembra suscettibile di determinare effetti finanziari.*

K/W/T/DG/codice navigazione