

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4133

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MELILLA, RICCIATTI, SCOTTO, FERRARA, NICCHI, QUARANTA, ZARATTI**

Abolizione dell'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco dei passeggeri sulle aeromobili previsto dal decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, ed esenzione dalla sua applicazione in favore degli aeroporti con minore traffico

*Presentata il 3 novembre 2016*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presenza sul territorio di scali aeroportuali adeguatamente dimensionati e interconnessi è in grado di produrre un beneficio significativo in termini di occupazione, valore aggiunto e prodotto interno lordo (PIL).

A livello europeo l'impatto economico della rete aeroportuale sul PIL è stimato al 4,1 per cento. A tale quantificazione si giunge considerando diverse tipologie di impatto e, in primo luogo, l'impatto economico diretto, ovvero l'occupazione, il reddito e il valore aggiunto generati dalle attività direttamente legate alla gestione aeroportuale.

In questa categoria ricadono, ad esempio, le attività connesse a vettori, control-

lori del traffico aereo, aviazione generale, *handler*, sicurezza, dogane, manutenzioni. In secondo luogo, si considera l'impatto economico indiretto, che comprende anche tutte le attività che si collocano a valle della filiera della gestione aeroportuale e dell'aviazione in generale.

È il caso, ad esempio, delle compagnie petrolifere per la quota riconducibile ai carburanti avio, delle agenzie di viaggio, degli esercizi commerciali o del *catering*. Rispetto agli altri Paesi europei l'Italia si colloca al quinto posto per numero di infrastrutture aeroportuali che gestiscono il traffico civile commerciale dopo Francia, Germania, Regno Unito e Spagna.

La numerosità delle infrastrutture aeroportuali, rispetto al PIL e alle dimensioni della popolazione, presenta valori più elevati in quei Paesi caratterizzati dalla presenza di isole o con vasti territori a bassa densità abitativa (è il caso, ad esempio, di Svezia, Grecia, Finlandia) per i quali appare più stringente l'esigenza di garantire un adeguato grado di accessibilità anche per i territori geograficamente più remoti.

Tale fenomeno ha generato in Italia un'elevata diffusione di scali di media dimensione che, oltre a riflettere le peculiarità di un Paese caratterizzato da una molteplicità di poli di interesse economico e turistico, è in gran parte riconducibile all'assetto complessivo del sistema trasportistico nazionale.

La carenza di infrastrutture terrestri adeguate e la forte asimmetria che si rileva nella dotazione viaria e ferroviaria tra le diverse aree del Paese fanno sì che molte zone siano di fatto accessibili in modo efficiente e con tempi ragionevoli esclusivamente per via aerea.

Negli ultimi anni le dinamiche di sviluppo, in particolare degli scali medio-piccoli, hanno purtroppo subito una battuta di arresto rispetto agli aeroporti di maggiore dimensione a causa di alcune dinamiche fiscali che hanno di fatto penalizzato i flussi e inciso sui costi dei biglietti aerei. L'addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri sugli aeromobili è stata istituita per la prima volta dall'articolo 2, comma 11, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, per un valore pari a 1 euro.

Negli anni successivi, tale valore ha avuto un incremento progressivo che ha portato a 6,5 euro l'addizionale comunale, di cui 3 euro sono destinati ad alimentare il Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione del personale del settore aereo, istituito presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) ai sensi dell'articolo 1-ter del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291.

Dal 1° gennaio 2016, con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro dell'e-

conomia e delle finanze, 29 ottobre 2015, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 300 del 28 dicembre 2015, sui diritti di imbarco da destinare all'INPS, l'addizionale comunale è stata incrementata di euro 2,50 per l'anno 2016, di euro 2,42 per l'anno 2017 e di euro 2,34 per l'anno 2018.

Tale carico fiscale ha un chiaro impatto negativo sulle dinamiche di sviluppo del traffico di passeggeri, particolarmente penalizzante per gli aeroporti con meno di 2 milioni di passeggeri annui, i quali sono oggi chiamati a svolgere un'importante funzione economica garantendo il diritto del cittadino alla mobilità aerea e gli effetti di questo ruolo economico non si esauriscono in benefici per passeggeri e merci, ma ricadono anche sul territorio circostante con effetti propulsivi sull'economia, sul turismo e sull'occupazione.

Con il decreto-legge 24 giugno 2016, n. 113, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2016, n. 160, è stata introdotta una misura solo temporanea volta a sopprimere esclusivamente la parte di addizionale comunale, pari a euro 2,50 per il periodo da settembre a dicembre 2016, introdotta dall'articolo 13, commi 21 e 23, del decreto-legge n. 145 del 2013, che ha novellato l'articolo 2 della legge n. 92 del 2012.

Si tratta di una misura che ha un effetto limitato; al contrario, eliminare l'incremento in modo permanente o comunque in modo più strutturato avrebbe notevoli effetti positivi in termini di crescita economica.

È dimostrato che l'effetto di riduzione delle tasse aeroportuali si ripercuote comunque in maniera efficace sulle dinamiche del trasporto aereo, generando importanti incrementi di traffico.

Un ulteriore effetto derivante dalla riduzione dell'addizionale è quello che si ripercuote sulle scelte strategiche delle compagnie aeree. L'addizionale è un costo che incide direttamente sul prezzo del biglietto.

Com'è noto, gran parte delle compagnie aeree adottano oggi un modello di efficienza dei costi operativi finalizzato a mantenere bassi i prezzi al consumatore finale.

Con specifico riferimento al caso italiano, va altresì segnalato che le compagnie *low cost* operano da un gran numero di aeroporti nazionali di medie e piccole dimensioni e di questi aeroporti costituiscono la principale fonte di reddito.

L'aumento crescente delle addizionali, incidendo direttamente sui volumi di traffico, riduce i profitti dei vettori che tendono a spostarsi su altri aeroporti di Paesi confinanti.

La presente proposta di legge, che consta di due articoli, all'articolo 1 abolisce l'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco a decorrere dal 1° gennaio 2017 per gli aeroporti regionali con un traffico inferiore a 2 milioni di passeggeri l'anno, eliminando totalmente le addizionali comunali, così da imprimere un maggiore effetto volano sul settore del trasporto aereo, specie per quegli scali che sono più colpiti dagli effetti economici dell'addizionale.

Parliamo, in particolare, di tutti gli aeroporti nazionali con un volume di traffico inferiore a 2 milioni di passeggeri l'anno, i quali sono composti da 25 scali che gesti-

scono un traffico complessivo di circa 8 milioni e 720.000 passeggeri all'anno rispetto alla totalità del traffico aeroportuale italiano pari, nel 2015, a circa 157 milioni di passeggeri.

Sulla base del traffico del 2015, l'incremento dell'addizionale pesa per circa 196 milioni di euro su base annua (60 milioni per i quattro mesi da settembre a dicembre 2016), come calcolato dalla Ragioneria generale dello Stato, mentre l'ulteriore eliminazione totale delle addizionali comunali sugli scali con traffico inferiore a 2 milioni di passeggeri pesa per 28 milioni di euro su base annua.

Alla copertura finanziaria derivante dalla soppressione dell'incremento dell'addizionale, pari complessivamente a 209 milioni di euro si provvede, come dispone l'articolo 2, attraverso una misura di equità distributiva mediante quota parte delle risorse rivenienti dall'eliminazione della deduzione forfetaria dei canoni di locazione per le cosiddette « dimore storiche » al 35 per cento con un gettito annuale di 545 milioni di euro.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Disposizioni per lo sviluppo del trasporto aereo, l'incremento dei flussi turistici e la riduzione degli oneri a carico dei passeggeri).*

1. A decorrere dal 1° gennaio 2017 l'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco stabilita ai sensi dell'articolo 13, comma 23, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, è abolito, al fine di sostenere lo sviluppo del trasporto aereo, incrementare i flussi turistici e ridurre gli oneri a carico dei passeggeri.

2. Al fine di garantire un maggiore sviluppo del traffico aeroportuale regionale e il diritto alla mobilità strutturale, a decorrere dal 1° gennaio 2017 le disposizioni relative alle addizionali comunali sui diritti di imbarco per gli aeroporti con un traffico annuo inferiore a 2 milioni di passeggeri, di cui al comma 11 dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, ai commi 2 e 3 dell'articolo 6-*quater* del decreto-legge 31 gennaio 2005, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 marzo 2005, n. 43, al comma 1328 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e al comma 75 dell'articolo 4 della legge 28 giugno 2012, n. 92, sono abrogate.

## ART. 2.

*(Copertura finanziaria).*

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari a 209 milioni di euro annui a decorrere dal 1° gennaio 2017, si provvede mediante quota parte delle risorse rivenienti dall'attuazione del comma 2.

2. Il comma 4-*bis* dell'articolo 37 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, è abrogato.

