

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro di Grazia e Giustizia**

(REALE)

di concerto col **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(SCALFARO)

NELLA SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1967

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 OTTOBRE 1967

Integrazioni all'articolo 802 del Codice della navigazione concernente l'autorizzazione alla partenza degli aeromobili

ONOREVOLI SENATORI. — È noto come per l'uso, di natura essenzialmente pubblica, degli aerodromi, sono state predisposte, fin dal primo affermarsi dell'attività aerea commerciale e del conseguente sviluppo dei relativi traffici, norme particolari intese a determinare appositi diritti a carico sia degli esercenti di linee aeree che degli utenti dei servizi in questione.

Tali diritti sono stati compiutamente disciplinati con la legge 9 gennaio 1956, n. 24, e con i decreti presidenziali, emanati in esecuzione della predetta legge, rispettivamente, in data 19 ottobre 1956, 31 marzo 1961, ed infine 6 novembre 1962, n. 2075.

Si tratta, in ultima analisi, di una normativa preesistente alla emanazione del codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, cui la citata legge 9 gennaio 1956, n. 24, ha conferito una più organica e razionale disciplina.

Al fine di evitare eventuali inadempienze in ordine agli obblighi imposti dalla vigente legislazione, una particolare disposizione del codice della navigazione e precisamente l'articolo 802, stabilisce che il direttore dell'aeroporto non può autorizzare la partenza dell'aeromobile se l'esercente e il comandante non hanno provveduto, tra l'altro, al pagamento delle tasse e dei diritti dovuti.

Il potere conferito al direttore di aeroporto dalle norme del codice costituisce indubbiamente una forma di autotutela posta a garanzia dei crediti vantati dall'erario e, data la sua speciale natura, presenta carattere di assoluta eccezionalità, per cui può accompagnarsi esclusivamente a provvedimenti emessi dalla Pubblica amministrazione.

Sviluppando ulteriormente questo concetto, appare evidente come l'accennata forma di autotutela concreti in effetti un aspetto peculiare della esecutorietà degli atti ammi-

LEGISLATURA IV - 1963-67 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nistrativi, il cui presupposto risiede, per concorde avviso della dottrina e della giurisprudenza, nella presunzione di legittimità che caratterizza gli atti già posti in essere dalla Pubblica amministrazione.

Conseguentemente, il divieto di autorizzazione alla partenza di aeromobili, nella ipotesi espressamente prevista dall'articolo 802 del codice della navigazione, non può avere riferimento che ad aeromobili in partenza da aeroporti statali.

D'altra parte, è anche noto come un notevole volume di traffico aereo si svolga su aeroporti non appartenenti allo Stato nè da questo gestiti. Si tratta di aeroporti ai quali, in applicazione di particolari norme di legge, è stata riconosciuta la qualifica di « aeroporti privati ». Tale è appunto il caso del sistema aeroportuale di Milano (cfr. legge 18 aprile 1962, n. 194) e dell'aeroporto di Torino-Caselle (cfr. legge 21 luglio 1965, n. 914).

Gli aeroporti predetti sono attualmente in gestione rispettivamente alla Società esercizi aeroportuali (SEA) e alla Società azionaria gestione aeroporto Torino (SAGAT), cioè ad enti diversi dallo Stato e aventi carattere privatistico.

Nei riguardi degli aeroporti in argomento, per le ragioni sopra brevemente illustrate, non può conseguentemente trovare applicazione il principio della autotutela posto a fondamento dell'articolo 802 del codice della navigazione, in quanto, nella fattispecie, si tratterebbe di tasse e diritti dovuti non allo Stato, sibbene ad una società privata.

Non possono tuttavia sfuggire all'Amministrazione, la rilevanza, i riflessi, le ripercu-

sioni della mancata applicazione della citata norma, anche sotto il profilo del pubblico interesse al regolare ed ordinato svolgimento dell'attività negli aeroporti in questione.

Indubbiamente il complesso delle attività e dei servizi connessi al funzionamento di aeroporti privati, aperti al traffico aereo commerciale, sia nazionale che internazionale, presenta un evidente carattere pubblicistico, per cui deve obiettivamente riconoscersi che le società e gli enti di gestione perseguono finalità di pubblico interesse.

In altri termini può dirsi che, sotto il profilo considerato, è anche interesse dello Stato che detti enti siano posti in condizione di realizzare tempestivamente le entrate derivanti dalla riscossione delle tasse e dei diritti aeroportuali e che costituiscono una parte considerevole dei proventi necessari per il loro funzionamento. Ma, per ottenere questo scopo, occorre estendere il campo di applicazione della norma contenuta nell'articolo 802 del codice della navigazione in modo da comprendervi anche gli aeroporti privati e conferendo al direttore di aeroporto il potere a lui spettante negli aeroporti statali.

Su tali premesse, e in relazione alla evidente opportunità di una concreta iniziativa in proposito, si è ritenuto di dover provvedere alla predisposizione di un comma aggiuntivo al citato articolo 802 del codice della navigazione, inteso alla estensione, agli aeroporti privati, di quella particolare forma di garanzia prevista per gli aeroporti statali.

DISEGNO DI LEGGE
—*Articolo unico.*

All'articolo 802 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, è aggiunto il seguente comma:

« In quest'ultimo caso, il diniego di autorizzazione alla partenza di aeromobili si applica anche quando tali tasse e diritti spettino ad enti o società titolari, per legge, dell'esercizio di aeroporti cui è stata riconosciuta la qualifica privata ».