

(N. 719)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori PACINI, FONTANA, ROMEI Roberto, FOSCHI,
VENTURI, ALIVERTI, ANGELONI e BOMBARDIERI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 MAGGIO 1984

Norme per il recepimento della direttiva n. 83/416/CEE del 25 luglio 1983 del Consiglio delle Comunità Europee in materia di autorizzazione di servizi aerei regolari interregionali per il trasporto di passeggeri, posta e merci tra Stati membri

ONOREVOLI SENATORI. — La necessità di un capillare sviluppo delle comunicazioni aeree all'interno della Comunità europea è un tema che da anni si va dibattendo sia in sede politica che nell'ambito degli incontri tra aziende pubbliche e private. In particolare si è sempre più affermata la convinzione che, per il raggiungimento di un moderno sviluppo delle regioni dei paesi della Comunità, un notevole contributo può essere fornito dal miglioramento del traffico aereo interno alla Comunità orientato anche su rotte interregionali, ed in tal senso si sono espressi fin dal 1981 il Parlamento europeo ed il Comitato economico e sociale.

A seguito di tali pareri, il Consiglio delle Comunità europee ha approvato il 25 luglio 1983 la direttiva 83/416/CEE — che si vuole recepire — con la quale ha voluto provvedere a mettere in condizione gli Stati membri di volere iniziare, anche se in via sperimen-

tale, un nuovo modello di traffico aereo più rispondente ai criteri di immediatezza ed economicità propri di una società in evoluzione come è quella in cui viviamo.

Nella direttiva 83/416/CEE, conformemente a quanto abitualmente avviene in seno alla Comunità in materia di navigazione aerea, sono state fissate delle regole comuni per disciplinare l'accesso ai servizi aerei regolari interregionali per il trasporto di passeggeri e di posta e/o merci, da parte di vettori aerei effettivamente controllati dagli Stati membri o da loro cittadini, oppure l'accesso a vettori aerei che pur non appartenenti a detti stati o cittadini soddisfino alcune esigenze di evidente convenienza e contribuiscano al potenziamento della rete comunitaria.

Con tale direttiva, inoltre, sono state salvaguardate le regole che incidono sulle relazioni fra Stato di appartenenza ed i suoi

vettori aerei ed è previsto che il nuovo disposto normativo non debba contrastare con le norme in vigore nei singoli Stati in materia di protezione dell'ambiente, di regolamentazione delle condizioni sociali ed aeroportuali, nè vengono limitati i diritti di traffico già concessi da uno Stato ad un altro prima della emanazione di detta direttiva.

Per quanto attiene alle tariffe, queste dovranno essere improntate ad un giusto rapporto tra costi di gestione e un'adeguata remunerazione del capitale.

Onorevoli Senatori, riteniamo che l'iniziativa della Comunità sia effettivamente un

altro strumento per l'intensificazione dei rapporti sociali e politici oltre che economici, perchè consente un potenziamento delle strutture e dei mezzi di comunicazione ed una più rapida conquista dei mercati.

Col presente disegno di legge si intende offrire al più presto agli operatori italiani, anche se in fase sperimentale, quei mezzi necessari alla competizione con gli altri Stati.

Il disegno di legge che si sottopone all'esame del Parlamento consta di 10 articoli e di due allegati nel contenuto del tutto conformi al disposto comunitario.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.****(Applicazione)**

La direttiva n. 83/416/CEE del Consiglio delle Comunità europee del 25 aprile 1983 è recepita con la presente legge.

Essa si applica alle procedure di autorizzazione dei servizi regolari interregionali per lo sviluppo del traffico aereo intercomunitario, per il trasporto

di passeggeri o

di passeggeri insieme con posta e/o merci,

per viaggi che abbiano origine e termine nel territorio europeo degli Stati membri e che siano effettuati:

a) su percorsi superiori ciascuno a 400 chilometri, oppure su percorsi inferiori a 400 chilometri nel caso in cui il trasporto aereo permetta una notevole economia di tempo rispetto al trasporto di superficie a causa di ostacoli naturali quali il mare o le montagne;

b) mediante aeromobili con capacità non superiore a 70 posti o con peso massimo al decollo non superiore a 30 tonnellate, e

c) tra due aeroporti situati nella Comunità, aperti al traffico regolare internazionale, rispettivamente delle categorie 2 e 2, 2 e 3 o 3 e 3. La classificazione degli aeroporti figura nell'allegato A.

Art. 2.**(Definizione di servizio aereo,
di servizio aereo regionale,
di vettore aereo)**

Ai fini dell'applicazione della presente legge:

a) per servizio aereo regolare si intende una serie di voli ciascuno dei quali possieda tutte le seguenti caratteristiche:

i) è effettuato conformemente all'articolo 1, a pagamento, in modo che ogni volo sia accessibile al pubblico;

ii) è effettuato in modo da assicurare il traffico tra gli stessi due o più punti,

1. sia secondo un orario pubblicato,

2. sia con una regolarità o una frequenza tali da costituire un'evidente serie sistematica di voli;

b) per servizio aereo interregionale si intende un servizio aereo regolare che può essere autorizzato conformemente all'articolo 1;

c) per vettore aereo s'intende:

i) una compagnia di trasporto aereo la cui amministrazione centrale e principale sede di attività si trovino nella Comunità, la cui quota maggioritaria di capitale sia detenuta da cittadini di Stati membri e/o da Stati membri e che sia effettivamente controllata da tali persone o Stati; o

ii) una compagnia di trasporto aereo che, pur non rispondendo alla definizione di cui al punto *i)* alla data di adozione della direttiva n. 83/416/CEE:

1. abbia la propria amministrazione centrale e principale sede di attività nella Comunità e nei dodici mesi precedenti l'adozione della predetta direttiva abbia fornito nella Comunità servizi aerei regolari o no;

2. o abbia effettuato nei dodici mesi precedenti l'adozione della predetta direttiva servizi aerei regolari fra Stati membri fondati sulla terza e quarta libertà.

I vettori aerei che rispondono ai criteri su menzionati sono elencati nell'allegato *B*.

Art. 3.

(Rilascio delle autorizzazioni)

Il Ministero dei trasporti autorizza il vettore aereo che intende effettuare il trasporto e comunica la richiesta di servizio aereo interregionale al corrispondente organo competente dello Stato interessato, che autorizza il vettore se la richiesta risulta conforme alle disposizioni contenute nella direttiva n. 83/416/CEE.

Il rilascio dell'autorizzazione da parte del Ministero dei trasporti o — nel caso di richiesta avanzata da vettore di altro Stato membro — da parte dell'altro Stato non è consentito quando:

a) esiste già, tra i due aeroporti in questione o tra altri aeroporti situati entro un raggio di 50 chilometri dall'uno o dall'altro di detti aeroporti, un servizio aereo regolare indiretto che richieda

un tempo totale di transito fra tratti di volo inferiore a 90 minuti, e

un aumento del tempo totale di volo inferiore al 50 per cento rispetto al servizio interregionale proposto, oppure

b) esiste già un servizio aereo regolare

tra uno dei due aeroporti in questione e un altro aeroporto situato entro un raggio di 50 chilometri dall'altro aeroporto in questione, o

tra altri due aeroporti situati ciascuno entro un raggio di 50 chilometri da uno dei due aeroporti interessati.

La richiesta di servizio aereo interregionale avanzata dal vettore aereo viene inoltrata dal Ministero dei trasporti allo Stato interessato; quest'ultimo deve, entro tre mesi dalla data di ricevimento della richiesta, prendere una decisione di autorizzazione o di rifiuto del servizio richiesto. Nel caso di rifiuto, per i motivi indicati nel precedente comma o nel successivo articolo 6, deve darne notificazione al Ministero dei trasporti ed alla Commissione della Comunità europea.

Il rifiuto di autorizzazione del servizio interregionale deve essere sempre motivato per iscritto.

Analogha disposizione si applica nell'ipotesi opposta, qualora la richiesta di autorizzazione venga avanzata da vettore di altro Stato della Comunità.

Art. 4.

(Divieti)

Un servizio aereo interregionale non può essere approvato, se il punto di partenza del

servizio non è situato nello Stato di appartenenza del vettore aereo.

Art. 5.

(Tipi di traffico e durata delle autorizzazioni)

Le autorizzazioni di cui all'articolo 3 conferiscono al vettore aereo interessato il diritto d'imbarcare e sbarcare i tipi di traffico di cui all'articolo 1.

Le autorizzazioni di cui al primo comma, salvo che siano revocate o ritirate perchè il relativo servizio non soddisfa più le condizioni dell'autorizzazione, sono valide per un periodo minimo di tre anni o per un periodo inferiore su istanza del vettore aereo interessato.

Un'autorizzazione decade se il vettore aereo interessato non inizia le operazioni entro un anno dalla data d'inizio ivi indicata.

Quando un vettore aereo non fruisce del diritto di sorvolo o di scalo a fini diversi da quelli del traffico sul territorio di uno Stato membro, tale Stato gli accorda tali diritti perchè possa effettuare servizi aerei interregionali conformi alla presente legge.

Art. 6.

(Limiti e condizioni per il rilascio delle autorizzazioni)

Lo Stato interessato autorizza servizi aerei interregionali a meno che il rilascio di tale autorizzazione sia precluso per uno o più dei seguenti motivi, e a condizione che tali motivi non operino discriminazioni nei confronti dei servizi aerei interregionali:

a) l'aeroporto interessato in questo Stato non dispone di sufficienti attrezzature per accogliere il servizio;

b) gli strumenti di controllo della navigazione aerea esistenti in questo Stato non sono adeguati ad accogliere il servizio;

c) il traffico per il quale si richiede il servizio aereo è già sufficientemente assicurato, dal punto di vista della qualità e della

quantità, da esistenti servizi aerei tra i due aeroporti interessati.

Quando un vettore aereo di uno Stato membro è stato autorizzato ad effettuare un servizio aereo interregionale, il suo Stato d'appartenenza non fa obiezioni alla domanda d'effettuare un servizio interregionale sulla medesima rotta, inoltrata da un vettore aereo dello Stato interessato.

Le disposizioni contenute nella presente legge non limitano i diritti di traffico che, al momento della sua emanazione, risultano essere già stati concessi e in forza dei quali un vettore aereo è stato o può essere autorizzato ad operare un servizio aereo.

Art. 7.

(Approvazione delle tariffe)

Il Ministero dei trasporti, di concerto con lo Stato interessato, approva le tariffe praticate, senza sovvenzione esterna, da un vettore aereo per un determinato servizio aereo interregionale ove esse:

a) siano ragionevolmente proporzionate ai costi di esercizio dei vettori per tale servizio senza contributo, diretto o indiretto, dello Stato, pur consentendo un'adeguata remunerazione del capitale, e

b) non abbiano carattere di *dumping*.

Art. 8.

(Incompatibilità)

Le disposizioni della presente legge non pregiudicano quelle legislative e regolamentari, vigenti sul piano nazionale, regionale o locale, concernenti la protezione dell'ambiente o le condizioni sociali, o problemi inerenti all'ubicazione, al funzionamento o alla sicurezza degli aeroporti o delle relative installazioni. Tuttavia, tali disposizioni legislative e regolamentari non devono comportare una discriminazione nei confronti di servizi aerei interregionali.

Art. 9.

(Comunicazione di dati)

Ai fini della **presentazione della relazione annuale da parte della Commissione della Comunità**, di cui all'articolo 12 della direttiva n. 83/416/CEE, il Ministero dei trasporti fornirà annualmente i dati statistici inerenti **al numero dei servizi aerei interregionali approvati, autorizzati o rifiutati e quelli dei servizi che hanno cominciato o cessato di funzionare nel periodo interessato.**

Art. 10.

(Aggiornamento normativo e regolamentare)

Il Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero degli affari esteri ed il Ministero per gli affari regionali, consulterà la Commissione della Comunità e provvederà a modificare le disposizioni amministrative e regolamentari vigenti per adeguarle alla presente legge entro il 31 dicembre 1984.

Il Ministero degli affari esteri, di concerto con il Ministero dei trasporti, sentito il Ministero per gli affari regionali, comunicherà alla Commissione tutte le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative adottate per l'applicazione della presente legge.

ALLEGATO A

Classificazione degli aeroporti accessibili al traffico internazionale regolare

Stato membro	Aeroporto	Categoria degli aeroporti
BELGIO	Bruxelles-Zaventem	1
DANIMARCA	Kobenhavn-Kastrup/Roskilde	1
GERMANIA	Frankfurt/Rhein-Main	1
	Düsseldorf-Lohausen	1
	München-Riem	1
	Hamburg-Fuhlsbüttel	2
	Stuttgart-Echterdingen	2
	Köln/Bonn	2
	GRECIA	Athina-Hellinikon
Thessaloniki-Micra		1
FRANCIA	Paris-Charles de Gaulle/Orly	1
	Marseille-Marignane	2
	Nice-Côte d'Azur	2
	Lyon-Satolas	2
	Bâle-Mulhouse	2
IRLANDA	Dublin	1
	Shannon	2
ITALIA	Roma-Fiumicino/Ciampino	1
	Milano-Linate/Malpensa	1
	Napoli-Capodichino	2
	Venezia-Tessera	2
	Catania-Fontanarossa	2
LUSSEMBURGO	Luxembourg-Findel	2
PAESI BASSI	Amsterdam-Schiphol	1
REGNO UNITO	London-Heathrow/Gatwick/Stansted	1
	Luton	1
	Manchester-Ringway	2
	Birmingham-Elmdon	2
	Glasgow-Abbotsinch	2
Tutti gli altri aeroporti accessibili al traffico internazionale regolare		3

ALLEGATO B

Vettori aerei menzionati all'articolo 2, lettera c), punto ii)

I seguenti vettori aerei rispondono ai criteri di cui all'articolo 2, lettera c), punto ii), sempre che siano riconosciuti come vettori nazionali dagli Stati membri e che li riconoscano come tali al momento della notifica della direttiva n. 83/416/CEE:

Scandinavian Airlines System
Britannia Airways
Monarch Airlines