

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2765

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

TIDEI, RUGGHIA

Istituzione dell'imposta addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri e merci sugli aeromobili

Presentata il 16 maggio 2002

ONOREVOLI COLLEGHI! — Non è più rinviabile l'esigenza di assicurare un equilibrio tra gli interessi legittimi del traffico aereo e gli inevitabili disagi sofferti dalle comunità di cittadini che vivono nelle zone limitrofe agli scali aeroportuali. Si impone, pertanto, come indefettibile, la necessità di pensare a nuovi strumenti in grado di tutelare nel modo più pieno e sicuro le esigenze di chi vive e lavora nelle immediate vicinanze dei sedimi aeroportuali, prevedendo anche delle forme di indennizzo dei danni diretti ed indiretti causati dal traffico aereo.

L'Associazione nazionale comuni aeroportuali italiani (ANCAI) e la Legautonomie da tempo sono impegnate ad assicurare concreta attuazione alle normative vigenti relative alle emissioni sonore degli aeromobili e al conseguente inquinamento acustico. Nel corso degli ultimi anni, in-

fatti, il Parlamento ed il Governo hanno lavorato per dare vita ad un complesso normativo costituito, in particolare, dalle leggi sul rumore aereo (regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica legge n. 434 del 1993; legge n. 449 del 1997, articolo 18; legge n. 342 del 2000, articoli 90 e 95) e sull'inquinamento acustico (legge n. 447 del 1995; legge n. 144 del 1999, articolo 43) basandosi su specifiche misure di intervento quali: la previsione di una tassa erariale sulle emissioni sonore degli aeromobili e di multe sugli errori dei piloti nelle rotte di uscita degli aeromobili, la necessità di un risanamento acustico delle zone limitrofe a carico dei gestori aeroportuali anche attraverso l'istituzione di una tassa addizionale comunale per il risanamento acustico; la previsione di delocalizzare le abitazioni delle zone a rischio.

Purtroppo, la concreta realizzazione di tali misure è stata di fatto vanificata a causa di una serie di fattori, quali una eccessiva lentezza delle burocrazie ministeriali, o le forti resistenze delle imprese di settore.

Rimangono, quindi, ancora irrisolti i gravi problemi di quei comuni sul cui territorio insiste il sedime aeroportuale e che soffrono di innumerevoli disagi. Questi comuni, solitamente di piccole dimensioni, perché le grandi città tendono a spostare l'aeroporto fuori del proprio territorio comunale, incontrano gravi problemi finanziari per adeguare le strade di accesso all'aeroporto, assegnare allo stesso un idoneo numero di vigili urbani, creare nuovi uffici *ad hoc* sia all'interno della struttura portuale che di quella comunale.

Tra le varie misure che riteniamo debbano essere adottate, con urgenza, ne vanno segnalate due in particolare. La prima è quella relativa all'estensione del sistema di rilevamento dell'inquinamento acustico adottato per l'aeroporto di Malpensa a tutte quelle altre realtà aeroportuali, quali Ciampino, Cinisi, Fiumicino ed Elmas, che hanno frazioni abitative a poche decine di metri dalle piste di decollo con indici che superano abbondantemente la soglia limite dei 65 decibel (dB). La seconda riguarda invece quella relativa alla cosiddetta « mitigazione ambientale », da realizzare tramite l'insonorizzazione di edifici pubblici e di pubblico interesse e, prioritariamente, è urgente pensare alla delocalizzazione dei « ricettori sensibili », cioè scuole, ospedali e case di cura.

Per assicurare il pieno raggiungimento di questi obiettivi riteniamo necessario procedere, con la presente proposta di legge, all'adozione di una imposta addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri e merci negli aeroporti (articolo

1) al fine di sostenere le spese aggiuntive dei comuni relative all'organizzazione di servizi di competenza comunale, alla realizzazione di interventi di riduzione dell'impatto acustico ed infine alla delocalizzazione delle situazioni più critiche.

L'entità dell'imposta è determinata (articolo 2) in 1 euro per ciascun passeggero e in 0,01 euro per ciascun chilo di merce imbarcata. Nell'ipotesi in cui il sedime aeroportuale incida sul territorio di più comuni, l'imposta è applicata da quello la cui superficie interessata dalla struttura risulta prevalente.

L'articolo 3 prevede che una quota pari al 30 per cento del gettito derivante dall'applicazione dell'imposta è riversata dai comuni interessati al Fondo nazionale di riequilibrio istituito presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio. Lo stesso Ministro provvede, a sua volta, alla ripartizione di tali risorse tra i comuni interessati dalla presenza di strutture aeroportuali, in proporzione alla classificazione degli aeroporti, stilata in relazione al livello di inquinamento acustico.

L'articolo 4 prevede che il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio invii alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica entro il 30 giugno di ciascun anno una relazione sullo stato di attuazione degli obiettivi indicati dalla legge e soprattutto contenente i dati relativi al gettito dell'istituenda imposta, agli interventi effettivamente posti in essere dagli enti locali coinvolti, al monitoraggio ambientale nel corso del tempo delle aree interessate a tali interventi, e recante, altresì, le necessarie informazioni sul complessivo stato di attuazione della legislazione vigente relativa alle problematiche dell'inquinamento acustico originato dal traffico aereo.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Istituzione dell'imposta comunale).

1. A decorrere dall'anno 2003 è istituita l'imposta addizionale sui diritti di imbarco di passeggeri e merci, di seguito denominata « imposta », esigibile dai comuni nei cui territori incidono, anche parzialmente, i sedimi aeroportuali.

2. L'imposta è finalizzata a sostenere le spese sostenute dai comuni per iniziative volte a:

a) fare fronte alle spese aggiuntive relative all'organizzazione dei servizi di competenza comunale;

b) realizzare interventi di riduzione dell'impatto acustico;

c) favorire programmi di delocalizzazione delle situazioni più critiche.

3. Nel caso in cui il sedime aeroportuale incida sul territorio di più comuni, l'organizzazione dei servizi nonché la realizzazione degli interventi di cui al comma 2, sono attivate nelle forme associative di cui al titolo V del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e successive modificazioni.

ART. 2.

(Determinazione dell'imposta).

1. L'entità dell'imposta è determinata in 1 euro per ciascun passeggero imbarcato e in 0,01 euro per ciascun chilo di merce imbarcata. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con i Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e delle infrastrutture e dei trasporti, sono aggiornati annualmente i citati importi, tenendo conto del tasso programmato di inflazione.

2. Nell'ipotesi in cui il sedime aeroportuale incida sul territorio di più comuni, l'imposta è applicata dal comune la cui superficie interessata dalla struttura aeroportuale risulta prevalente. Il medesimo comune provvede alla ripartizione del gettito prodotto con gli altri comuni interessati, in ragione della percentuale di superficie di territorio di ciascun comune, sulla base dell'elenco di cui alla tabella A allegata alla presente legge.

3. L'imposta è dovuta direttamente dal vettore che se ne rivale nei confronti del passeggero e del mittente la merce.

4. Per l'accertamento, la riscossione e il versamento dell'imposta si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 1982, n. 1085.

ART. 3.

(Fondo nazionale di riequilibrio).

1. Una quota pari al 30 per cento del gettito derivante dall'applicazione dell'imposta è riversata dai comuni interessati al Fondo nazionale di riequilibrio istituito presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

2. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, con proprio decreto, provvede entro il 30 aprile di ciascun anno, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, alla ripartizione delle risorse del Fondo di cui al comma 1, tra i comuni interessati dalla presenza di strutture aeroportuali, in proporzione alla classificazione degli aeroporti, stilata in relazione al livello di inquinamento acustico, ai sensi dell'articolo 7 del decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1999, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 225 del 24 settembre 1999.

ART. 4.

(Relazione al Parlamento).

1. Entro il 30 giugno di ciascun anno, il Ministro dell'ambiente e della tutela del

territorio invia alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica una relazione sullo stato di attuazione della presente legge, recante, in particolare, i dati relativi al gettito dell'imposta, l'elenco dei comuni beneficiari, gli interventi realizzati dalle amministrazioni comunali, nonché le misure e i risultati previsti dalle disposizioni di cui al capo IV della legge 21 novembre 2000, n. 342, e agli articoli 3, comma 1, lettera *m*), 7, 8, comma 2, lettera *a*), 9 e 10 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modificazioni.

TABELLA A
(articolo 2, comma 2)

COMUNI DI SEDIME

Caselle Torinese; San Maurizio Canavese; San Francesco al Campo; Cuneo; S. Donato Milanese; Segrate; Peschiera Borromeo; Vimodrone; Castano Primo; Nosate; Somma Lombardo; Casorate Sempione; Cardano al Campo; Samarate; Ferno; Lonate Pozzolo; Vizzola Ticino; Arsago Seprio; Golasecca; Bergamo; Orio al Serio; Grassobbio; Seriate; Brescia; Venezia; Sommacampagna; Villafranca di Verona; Treviso; Quinto di Treviso; Ronchi dei Legionari; Turriaco; San Canzian d'Isonzo; San Pier d'Isonzo; Bolzano; Genova; Bologna; Calderara di Reno; Rimini; Riccione; Forlì; Parma; Pisa; Firenze; Sesto Fiorentino; Falconara Marittima; Ancona; Perugia; Fiumicino; Roma; Ciampino; Pescara; Napoli; Casoria; Bari; Brindisi; Foggia; Lamezia Terme; Catanzaro; Reggio Calabria; Isola di Capo Rizzuto; Cinisi; Terrasini; Catania; Trapani; Marsala; Lampedusa e Linosa; Pantelleria; Elmas; Alghero; Olbia; Tortolì.

€ 0,26



14PDL0032660