COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

4.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 FEBBRAIO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **VENTURINI**

INDI

DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera *c*), della legge 2 agosto 1952, n. 1221 (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1052) 17

PRESIDENTE 17, 18, 20, 21
AMARANTE 19
BAGHINO 19
CASALINO 18
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 20
DEL CASTILLO 20
LAMORTE, *Relatore* 18, 20
MARZOTTO CAOTORTA 19

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (592) 21

PRESIDENTE 21, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 36, 37, 39, 40, 41, 42
BAGHINO 28, 29, 31, 33,39
DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 40, 41, 42
MARZOTTO CAOTORTA 27, 28, 29, 30, 33, 35, 37, 39, 41
MORAZZONI, *Relatore* 21, 27, 28, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 41
OTTAVIANO 28, 31, 35, 36, 38, 42
PANI 39
PICCINELLI . . . 27, 29, 30, 31, 32, 37, 38, 39, 40

Votazione segreta:

PRESIDENTE 42

La seduta comincia alle 10.

BALDASSARI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera c), della legge 2 agosto 1952, n. 1221 *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (1052).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, già tra-

sformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera *c*), della legge 2 agosto 1952 n. 1221 », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 19 gennaio 1977.

L'onorevole Lamorte ha facoltà di svolgere la relazione.

LAMORTE, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione, già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato, reca la soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, nella regione Veneto. Le due linee ferroviarie, in realtà, risultano già da tempo disattivate.

Esse furono concesse alla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane. Successivamente, con la legge 2 agosto 1952, n. 1221, disattivate le linee ferroviarie, furono istituiti otto servizi sostitutivi, gestiti dalla società concessionaria. Attualmente, essendo cessato l'esercizio della Società veneta, i collegamenti sono assicurati da servizi automobilistici della SIAMIC, che ha assorbito le concessioni, garantendone finalità a programmi.

L'attuale provvedimento di legge si rende necessario ai sensi dell'articolo 1 della citata legge 2 agosto 1952, n. 1221, recante provvedimenti per il risanamento dei pubblici esercizi di trasporto in concessione a impianti fissi, che prescrive la predisposizione di un'apposita legge per sostituire le linee ferroviarie con servizi stradali paralleli. Così facendo, sarà anche possibile destinare ad usi diversi gli immobili ferroviari, per la qual cosa, appunto, si richiede una norma di legge di soppressione delle linee in questione.

Nell'esprimere parere favorevole all'approvazione del presente disegno di legge, vale la pena sottolineare che la regione Veneto, acquisiti i pareri dei comuni interessati, ha ritenuto adeguato alle esigenze delle popolazioni l'attuale servizio automobilistico sostitutivo.

Si ravvisa comunque l'opportunità che, per il futuro, dovendosi il Parlamento a breve scadenza occupare del piano poliennale delle ferrovie, ogni intervento in materia di trasporti venga preliminarmente raccordato con detto piano, stante l'attuale rivalutazione del trasporto ferroviario, imposta dalla crisi emergente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CASALINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento di legge che stiamo esaminando, è proposto, come osservava il relatore, in base alla legge n. 1221 del 1952, che a suo tempo fu molto discussa e contrastata dalla mia parte politica. Infatti, al momento del varo non era prevedibile la crisi energetica, e tanto meno quella petrolifera, e perciò vi era chi pensava fosse necessario potenziare al massimo il trasporto su gomma e ridurre le ferrovie all'osso, cioè alle principali linee nazionali.

Allora furono smantellati numerosi tronchi secondari, ritenuti « rami secchi »; per altri tratti, vi fu una grande mobilitazione delle popolazioni, dei lavoratori e delle forze politiche, che ne impedirono lo smantellamento. Comunque, alcun tratti furono allora dismessi, ed oggi sono rimpianti, appunto perché se ne sente l'esigenza. Con ciò non vogliamo dire che, tra le attuali linee secondarie e periferiche, non vi siano dei « rami secchi »: uno di questi, lo stiamo esaminando oggi, ossia le linee ferroviarie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero. Esse furono a suo tempo trasformate in servizi automobilistici, a norma dell'articolo 1, lettera *c*), della legge n. 1221 del 1952. Dunque, per questo caso specifico che stiamo trattando, siamo costretti a prendere atto di una situazione, in quanto i predetti servizi ferroviari sono stati già sostituiti con i trasporti su gomma.

Quindi, siamo favorevoli all'approvazione di questo provvedimento, in primo luogo perché, di fatto, i due tratti in questione sono stati già soppressi e sostituiti, e si tratta di riutilizzare sia gli impianti fissi che il materiale rotabile; in secondo luogo, non risulta che siano state contrarie al provvedimento di legge le popolazioni interessate, né le amministrazioni comunali, la regione e le organizzazioni sindacali.

Peraltro, anche se siamo d'accordo, vorrei insistere sul fatto che per l'avvenire i provvedimenti vengano sottoposti al nostro esame prima di essere attuati, perché riteniamo che debbano essere potenziate al più presto quelle tratte che nel passato, nella logica dell'incremento della circolazione autostradale, furono sacrificate e trascurate e speriamo che ciò avvenga al più presto, anche in vista della discussione del piano poliennale dei trasporti. Ci auguriamo anche che alcune ferrovie secondarie in concessione, come alcune tratte del Mezzogiorno, le ferrovie calabro lucane sud-est ed

altre, siano ammodernate e possano tornare alla gestione pubblica, o in subordine, siano assegnate alle regioni.

BAGHINO. Non possiamo non essere d'accordo, come tutte le volte che ci si pone davanti ad un fatto compiuto e che quindi un diverso atteggiamento non muterebbe nulla se non che ritardare ciò che si vuole fare. Questo provvedimento vuole liberare le ferrovie dall'uso del materiale che non è più utilizzato, ma va osservato innanzi tutto che è un provvedimento che dovevamo prendere prima e inoltre che esso indica che non vi è una inversione di tendenza in fatto di trasporti perché si mantiene l'orientamento verso il trasporto su strada e non verso quello su ferrovia, nonostante la crisi energetica esistente.

Dobbiamo allora pensare che quando verrà presentato, (se verrà presentato e sarà sempre tardi) un piano organico riguardante specificamente i cosiddetti « rami secchi », ci troveremo ancora una volta di fronte alla avvenuta sostituzione con autolinee e non vi sarà possibilità di un nostro intervento, malgrado la nostra insistenza, affinché si provveda finalmente ad una normativa organica e completa: ci troveremo ancora una volta a prendere in considerazione « leggine », norme parziali nella speranza di cambiare poi tutto, cioè nella certezza di non cambiare niente.

MARZOTTO CAOTORTA. Il provvedimento al nostro esame non costituisce certo una sorpresa e non credo sia esatto dire che ci troviamo di fronte ad un fatto compiuto. Esiste una legge, la n. 1221 del 1952, che autorizza una speciale commissione a prendere le decisioni che ritiene opportune in merito alle ferrovie in concessione e le ferrovie di cui tratta il disegno di legge sono appunto in concessione. Se riteniamo che la Commissione prevista dalla legge n. 1221 non sia competente o non funzioni bene, cerchiamo di modificare tale legge; ma finché c'è, non credo possiamo lagnarci del suo funzionamento. Questa è la situazione di fatto.

Nel merito, la regione ha deciso la soppressione di questa linea ferroviaria, sanzionando definitivamente la sostituzione del trasporto su gomma a quello su ferro. Dobbiamo quindi prendere atto della competenza regionale in fatto di piano dei trasporti e delle sue decisioni, non potendo evidentemente entrare come Parlamento nel giudizio di merito. Rimane semmai una considerazione che possiamo fare come espressione di volontà politica generale, di invitare cioè la regione a considerare come ancora valido, o suscettibile di essere rivalutato, il trasporto su ferro, per le sue capacità, per le sue particolari prestazioni, soprattutto per la sua prerogativa di essere un trasporto in sede propria e quindi svincolato dagli altri mezzi di trasporto e più sicuro e veloce per l'utente.

Quindi, al di là di un giudizio di merito che non ci compete, vorrei ribadire un orientamento di favore per il trasporto su ferro, per una serie di considerazioni tecniche che è inutile qui ripetere e rivolgere un invito generico alla stessa commissione di cui alla legge n. 1221 ad essere più favorevole alla ristrutturazione, all'ammodernamento e al potenziamento delle ferrovie concesse, esaminando a fondo le varie situazioni locali, prima di decidere la sostituzione di esse con il trasporto su gomma.

AMARANTE. Dopo aver ascoltato la relazione dell'onorevole Lamorte, e premesso che non sono riuscito ad esaminare il resoconto stenografico del Senato, ritengo che vi siano alcuni aspetti che debbano essere ulteriormente approfonditi per poter dare un giudizio ed un voto più sereno al provvedimento.

L'articolo 1 della legge n. 1221 dice praticamente due cose: che la sostituzione di un servizio su rotaia con un servizio automobilistico avviene con un atto amministrativo (e con questa procedura il Governo ha modificato la metà delle reti ferroviarie concesse), e che invece è necessaria una specifica legge per la soppressione di una cessionaria.

Se quindi l'atto della soppressione è così importante da richiedere una legge, credo che per legiferare noi abbiamo bisogno di elementi di conoscenza più ampi di quelli che siamo riusciti finora ad avere. La soppressione di questa linea rappresenta una scelta politica definitiva in favore della « gomma » e di abbandono della strada ferrata? Pare che non sia questo il caso. Oppure è una questione di tracciato, cioè si tratta di una linea con un determinato tracciato per cui anche con degli ammodernamenti non si riesce a migliorare il servizio? Abbiamo saputo dal relatore che la concessione originaria è stata trasferita ad altra concessionaria, non so per quale motivo. Allora, la concessione originaria, o le

altre successive, in quali termini pongono il problema del rapporto tra Stato e concessionaria ?

Più particolarmente quanti contributi e quali sovvenzioni ha avuto la società concessionaria fino a questo momento ? Mi pare che si possa considerare anche qualche altra questione: cioè, se la proprietà degli immobili sia ora del privato concessionario o dello Stato, perché la legge n. 1221 parla esplicitamente del materiale mobile. Tra l'altro, questa ferrovia non funziona dal 1952 e quindi, evidentemente, il valore del materiale mobile è assai ridotto o inesistente: allora, perché il Ministero dei trasporti, di concerto con la Commissione di cui all'articolo 1 di quella legge, ha adottato la determinazione solo adesso ?

Come ci si può rendere conto, è necessario che tutta una serie di elementi vengano portati a nostra conoscenza; per esempio, il relatore del provvedimento nell'altro ramo del Parlamento, stando al resoconto sommario, in quanto non sono riuscito ad avere quello stenografico, avrebbe detto che: « La formale soppressione con legge è presupposto indispensabile per ogni successiva determinazione in merito agli immobili ferroviari che potranno essere così utilizzati per altri scopi di pubblico interesse ».

Vorrei che mi si chiarisse meglio la dizione relativa agli « scopi di pubblico interesse », così come non comprendo il perché si debba considerare « presupposto indispensabile » l'atto formale della soppressione.

Ovviamente teniamo conto del parere favorevole espresso dalla Regione Veneto e dai comuni interessati anche se c'è una frase dell'onorevole Fontana, rappresentante del Governo, dalla quale emerge la sua posizione « favorevole alla trasformazione del servizio e di conseguenza alla loro formale soppressione ».

La espressione « di conseguenza » non mi pare molto chiara perché una cosa è dichiararsi favorevoli alla installazione di un servizio sostitutivo e un'altra cosa è l'inevitabilità di giungere alla soppressione della strada ferrata.

DEL CASTILLO. Per chiarire ulteriormente la finalità di questo disegno di legge vorrei dire che la trasformazione in servizio automobilistico è già avvenuta con un atto amministrativo in base alla legge n. 1221, il quale è un atto del quale non dobbiamo occuparci. Il collega che mi ha preceduto si domanda perché si debba procedere con un atto formale di soppressione; io ritengo che fino a quando non sarà intervenuto un atto formale di soppressione i beni in oggetto saranno dei beni indisponibili in quanto beni demaniali.

Credo che non ci sia nulla da eccepire per quanto riguarda il disegno di legge al nostro esame e ritengo che lo si possa approvare tranquillamente senza con ciò creare dei problemi circa la ristrutturazione e il problema generale dei trasporti.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

LAMORTE, *Relatore*. Al pari del collega Amarante, che mi ha preceduto, anche io ho lavorato sulla scorta del resoconto sommario, non avendo potuto consultare il resoconto stenografico. Comunque, per quanto riguarda il riferimento al parere della Regione Veneto, del quale si trova traccia nel discorso dell'onorevole Fontana, rappresentante del Governo, vorrei dire che lo si può rilevare anche nella relazione che accompagna il provvedimento oggi al nostro esame.

Se questo può essere di conforto all'onorevole Amarante, vorrei dire che di fronte a provvedimenti del genere sarebbe certamente opportuno adottare un raccordo con il piano generale di ristrutturazione delle linee ferroviarie e soprattutto non prescindere dalla rivalutazione del trasporto su strada ferrata in relazione alle attuali condizioni economiche e sociali del paese.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi pare che per la verità si sia colta l'occasione per una serie di valutazioni di natura generale che sono certamente collegate all'oggetto in discussione, ma che travalicano evidentemente la consistenza del provvedimento al nostro esame.

Per rispondere ad alcune domande che sono state poste, vorrei dire che la sostituzione, che non poteva non intervenire con atto amministrativo, è avvenuta con decreto ministeriale del novembre 1963. Sulla scorta di un esame condotto dall'apposita commissione, prevista dalla legge n. 1221, posso testimoniare, per averla presieduta per un tempo sufficientemente lungo, che non si è mai giunti a cuor leggero alla soppressione di linee ferroviarie, ma il più delle volte ci si è attenuti a criteri di estrema prudenza, assumendo a carico dello Sta-

to sia le sovvenzione di esercizio, sia consistenti programmi di rinnovamento per linee ferroviarie i cui coefficienti di esercizio erano talmente elevati da porre veramente problemi gravi circa la opportunità di mantenere alcune di queste linee.

Evidentemente il clima, dal 1963 ad oggi, è cambiato e mentre in quel periodo c'era maggiore disponibilità, oggi ce ne è meno; malgrado questo, si è ritenuto di presentare questo provvedimento perché non solo sono passati tredici anni, ma soprattutto, come dicevo, perché in quel periodo forse si affrontava con maggiore facilità la soppressione di linee ferroviarie. Comunque, pur essendo intervenuto questo mutamento si è ritenuto opportuno procedere ugualmente in via definitiva alla soppressione di queste linee ferroviarie, che, si tenga presente, percorrevano tracciati molto difficoltosi (tra l'altro con dislivelli notevoli) per cui si richiedevano strutture immobili e mobili particolari, molto onerose e in zone sufficientemente servite da rete stradale.

Immaginare che sia possibile far rientrare queste linee fra quelle che dovrebbero essere sovvenzionate oggi dallo Stato e domani dalle regioni, non sembra utile, malgrado tutte le considerazioni che si possono fare circa il trasporto ferroviario rispetto a quello automobilistico.

La regione veneta ha consultato i comuni interessati, i quali hanno dichiarato che l'attuale assetto del sistema di servizi con autolinee risponde alle esigenze della popolazione. La regione, inoltre, si riserva di darci notizie circa la possibilità di alienazione delle aree di fabbricazione della ex stazione di Asiago (che rappresenta la parte più importante del complesso), dopo ulteriore consultazione con il comune di Asiago.

Per quanto riguarda i materiali dismessi lungo le linee di cui trattiamo, si tratta di casi da risolvere singolarmente. Occorre comunque dire che di fatto sono stati già acquisiti dal demanio statale; ove questo non fosse, si procederà alla migliore utilizzazione anche tenendo conto degli interessi legittimi che possono esserci prevalentemente da parte di pubbliche amministrazioni, ma anche di privati. A questo proposito, cito ad esempio l'alienazione di un tratto di una linea dismessa che tagliava in due una proprietà agricola che, in questa maniera, si è ricondotta ad unità.

In generale occorre rilevare che la legge n. 1221 ha dato buona prova; il problema che occorre affrontare in questo momento con maggiore forza è quello della disponibilità finanziaria per l'ampliamento dei programmi di ammodernamento delle linee ferroviarie in concessione, nel senso di non far gravare sui bilanci delle regioni costi economicamente pesanti. In effetti occorre considerare che le regioni stanno assumendo gravami finanziari talmente pesanti nel settore dei trasporti da compromettere di molto la possibilità di intervenire negli altri settori di rilievo, come l'agricoltura, l'urbanizzazione, i lavori pubblici: è quindi in questa direzione che occorre indirizzare i nostri sforzi.

Infine desidero ringraziare il relatore ed i colleghi che sono intervenuti per l'apporto che hanno dato ai nostri lavori.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura.

ARTICOLO UNICO.

Le ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera *c*), della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono soppresse.

Trattandosi di articolo unico, al quale non sono stati presentati emendamenti, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta (592).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta ».

L'onorevole Morazzoni ha facoltà di svolgere la relazione.

MORAZZONI, *Relatore*. Il disegno di legge mira ad introdurre in Italia una tassa per l'utilizzazione delle istallazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta, allineando il nostro paese ad una pratica che si è andata generalizzando nei paesi stranieri, da oltre un decennio.

L'imposizione di tasse, e più generalmente il recupero dei costi per l'uso della infrastruttura (aeroporti ed assistenza in

rotta) connessa all'esercizio della sovranità dello Stato, era già stata riconosciuta dall'articolo 15 della Convenzione di Chicago. Tuttavia, mentre l'imposizione di tasse e diritti per l'uso degli aeroporti fu costantemente in uso fin dal sorgere di tali impianti, l'assistenza alla navigazione aerea (fornita generalmente dai militari anche per motivi attinenti alla sicurezza nazionale) veniva normalmente prestata in modo gratuito, come un pubblico servizio indivisibile.

È a partire dagli anni sessanta, quando alle necessità connesse al nuovo equipaggiamento delle rotte aeree in seguito all'ingresso in servizio dei *jets* ed all'aumento del traffico, si accompagnò da un lato il progressivo estendersi delle sovranità nazionali dei paesi del terzo mondo, sforniti degli ingenti mezzi finanziari necessari a dare attuazione ai nuovi piani regionali di assistenza in rotta, e dall'altro il contrarsi dei mezzi dell'assistenza tecnica delle Nazioni Unite e quella del finanziamento collettivo dell'ICAO, che soprattutto i paesi di nuova indipendenza generalizzarono l'imposizione di tasse di radioassistenza in rotta. Gli Stati europei si allinearono al nuovo indirizzo, ponendo a carico degli esercenti il trasporto aereo gli ingenti oneri derivanti dalle più sofisticate attrezzature di assistenza in servizio nell'area europea.

Le conferenze mondiali dell'OACI, indette nel marzo 1967 e nel febbraio 1973, delinearono i parametri fondamentali della tassa (e cioè la distanza volata dall'aeromobile, quale più sicuro riferimento del servizio prestato ed il peso dell'aeromobile stesso quale indice della sua produttività e della capacità contributiva dell'esercente).

Per poter delineare i parametri di questa tassa da parte di un gruppo di esperti istituito dal Consiglio dell'ICAO, attraverso la raccolta di dati su scala mondiale, fu possibile compiere un esame analitico sugli elementi che sono alla base di una simile esigenza.

Tale esame doveva vertere sulle caratteristiche del traffico aereo; sul costo dei servizi di radioassistenza in rotta previsti dai piani regionali ed il presumibile onere necessario per applicare integralmente i piani stessi; sulle particolari difficoltà incontrate dagli Stati per finanziare i servizi in argomento; sui problemi particolari relativi all'aviazione generale ed ai voli che pur utilizzando le radioassistenze non sorvolano il territorio dello Stato fornitore; sugli effetti economici degli eventuali livelli di recupero dei costi sugli esercenti il trasporto aereo internazionale.

Nell'ambito dei costi relativi ai servizi di radioassistenza vi sono infatti quelli che attengono a singoli servizi (SAR – ricerca e salvataggio, COM – comunicazioni ed in particolare telecomunicazioni, ATS – servizi del traffico aereo ed in particolare il controllo del traffico aereo), nonché sul piano generale ai costi variabili (costi operativi, costi di manutenzione e costi amministrativi) ed ai costi fissi (ammortamento ed interessi).

Bisogna poi distinguere nell'ambito dei costi stessi, quelli che possono essere imputati al trasporto aereo internazionale (suscettibili di dar luogo ad una politica di recupero a carico degli utenti) e quelli imputabili al trasporto aereo interno (sottratto alla competenza dell'ICAO) o addirittura ad utenti extra aeronautici.

Di importanza essenziale appariva l'analisi delle percentuali tra il trasporto interno e quello internazionale e delle percentuali del peso degli aeromobili, soprattutto ai fini della valutazione degli effetti pratici delle varie formule di imposizione proposte.

Altrettanto interessante agli effetti della notevole influenza sulla politica di recupero dei costi risultava l'entrata in servizio degli aerei di grande capacità.

Si comprende infatti come nel caso di adozione di una formula basata sul peso che attribuisca a questi ultimi una importanza crescente anche se non direttamente proporzionale, gli esercenti di aeromobili di elevato tonnellaggio (cioè in pratica i vettori internazionali) siano penalizzati rispetto agli esercenti di aeromobili di più modeste proporzioni con la conseguenza che, essendo estremamente difficile se non impossibile, distinguere la parte del costo dei servizi di radioassistenza imputabile al trasporto interno da quella imputabile al trasporto internazionale, si accentua il rischio che la discriminazione fondata essenzialmente sul peso comporti un trasferimento a carico del trasporto aereo internazionale degli oneri che invece dovrebbero pesare sul trasporto interno.

È opportuno sottolineare che tutto il complesso degli studi promossi e condotti dall'ICAO in materia di *redevances* muove dal presupposto che l'aumento del costo dei servizi di radioassistenza e le difficoltà di finanziamento degli Stati soprattutto in via di sviluppo poteva e può minacciare la

realizzazione dei piani regionali di navigazione aerea con conseguenze gravissime per la sicurezza del volo.

A sostegno di tale principio, infatti, la CARF stabilì a suo tempo che le *redevances* potevano essere imposte soltanto per recuperare il costo delle installazioni e servizi previsti dai piani regionali. Evidentemente, in assenza di tale presupposto non si giustificava ad avviso della CARF una massiccia politica di imposizione, in considerazione dei prevedibili effetti sullo sviluppo del trasporto aereo.

Non va tuttavia trascurato inoltre che la prospettiva attuale con cui gli Stati procedono al recupero dei costi non è soltanto quella di sopperire alla difficoltà di finanziamento, ma anche quella di porre a carico del consumatore l'onere del servizio reso, in base ai più recenti orientamenti emersi sul piano economico e giuridico in questo settore.

Le dimensioni concrete che nella moderna economia ha assunto la utilizzazione dei servizi forniti dallo Stato, la circostanza che detta utilizzazione può essere produttiva di un utile economico per l'utente, inducono a concludere che le imputazioni dei costi avvengono direttamente al soggetto che trae vantaggio dal servizio reso piuttosto che alla intera collettività.

Tra i problemi concreti esaminati dal Panel degli esperti ICAO (al quale parteciparono rappresentanti dell'amministrazione italiana) ebbero certamente rilevanza i vari sistemi delle *redevances* imposte o a carico delle compagnie aeree (*redevance* forfettaria per volo, *redevance* stabilita in base alla distanza volata dall'aeromobile, *redevance* stabilita in base alla distanza volata ed al peso dell'aeromobile) o a carico dei passeggeri (*redevance* forfettaria per volo, soprattassa proporzionale al prezzo del biglietto), nonché gli effetti delle *redevances* stesse sull'esercizio del trasporto aereo.

A conclusione dei suoi lavori il Panel non prese alcuna posizione ufficiale in materia di recupero dei costi né tantomeno raccomandò un qualsiasi specifico sistema di imposizione di tasse.

Per quanto riguarda la posizione assunta dall'Italia nell'ambito del Panel, occorre rilevare che fin dalla prima riunione (gennaio 1968) i rappresentanti italiani mantennero un indirizzo di estrema cautela, sollecitando anche un più approfondito esame economico degli effetti che le *redevances* sono suscettibili di provocare a carico dell'esercizio del trasporto aereo.

Tale atteggiamento era suggerito dalla considerazione che una sana ed equilibrata politica di piano che ogni Stato deve responsabilmente compiere per l'aviazione civile non può prescindere dal concreto quadro della situazione dei costi quale si profila a seguito dell'acquisto di nuovi aerei, dell'aumento dei premi di assicurazione e delle spese di esercizio delle aziende.

Sull'argomento peraltro più tardi si pronunciò il consiglio dell'ICAO che, dopo aver esaminato i lavori del Panel e quelli di un'altra conferenza (ERFA) appositamente convocata, fece la seguente dichiarazione contenuta nel DOC.9082 del 1974:

« Premesso che a seguito dell'aumentato onere per fornire i servizi di radioassistenza in rotta il problema relativo alla messa in esercizio delle assistenze previste dai piani regionali è particolarmente serio negli stati in via di sviluppo e tenendo d'altra parte presente che la situazione delle compagnie aeree rimane delicata dal punto di vista dei costi di gestione, il consiglio dell'ICAO invita gli stati ad esercitare la massima cautela nella loro politica generale di applicazione delle tasse per l'utilizzazione delle radioassistenze in rotta, delle quali essi sono responsabili, ed a prendere in considerazione il loro effetto sugli operatori aeronautici come pure sull'economia nazionale ».

All'epoca della riunione del Panel, 51 Stati aderenti all'ICAO (per lo più in via di sviluppo dal punto di vista aeronautico) imponevano già tasse di radioassistenza in rotta: si trattava in genere di stati che, o per non esercitare trasporto aereo internazionale o per mancanza di idonee infrastrutture aeroportuali, non erano in grado di trarre vantaggi e utilità dall'aviazione civile.

Successivamente l'amministrazione italiana dovette prendere atto del fatto che la quasi totalità dei 140 Stati dell'ICAO (ivi compresi tutti gli Stati aeronauticamente più progrediti nonché gli Stati aderenti ad *Eurocontrol*, organizzazione interstatale per il controllo del traffico aereo comprensiva dei paesi MEC, tranne l'Italia e la Danimarca) avevano cominciato ad attuare autonomamente a partire dal 1971 una propria politica in materia di *redevances*.

In ultima analisi tale atteggiamento si traduceva nella imposizione di tasse diverse le une dalle altre sia per calcolo che

per livello, come atto indipendente di sovranità nazionale eventualmente trattabile in sede di negoziato con le compagnie aeree operanti sul territorio nazionale dello Stato impositore e non con l'intervento degli Stati cui i vettori appartenevano.

Tale politica di imposizione di tasse si è consolidata nel tempo su scala mondiale, tanto che si può affermare che al momento attuale l'Italia è tra i pochissimi Stati che non procedono a recupero dei costi dei servizi di radioassistenza in rotta.

Questo disegno di legge è inteso appunto ad eliminare una situazione di sperequazione nel settort del trasporto aereo derivante dal fatto che finora in Italia non esiste un sistema che preveda l'imposizione di tasse di radioassistenza, mentre tale imposizione è prevista ed applicata all'estero.

Dall'attuale stato di cose discende che i vettori nazionali operanti negli Stati dove tale tassa è in vigore si trovano a pagare dei tributi dai quali sono invece esenti i vettori di quei paesi allorché operano in Italia. Ciò, a parte i criteri di evidente equità, può portare, nell'attuale difficile situazione del trasporto aereo, a fenomeno di facile e pesante concorrenza nei confronti dei nostri vettori.

A questo proposito vale la pena considerare l'ordine di grandezza delle tasse di radioassistenza in rotta pagate negli anni passati ad amministrazioni estere dai vettori nazionali esercenti trasporto aereo internazionale:

1974: Alitalia lire 2.556.000.000; ATI lire 31.000.000; Itavia lire 36.740.490;

1975: Alitalia lire 3.061.000.000; ATI lire 50.000.000; Itavia lire 52.211.589.

Nel 1976 si stima un pagamento da parte dell'Alitalia di circa lire 5.160.000.000.

La commissione interministeriale istituita nel 1971 con l'incarico di studiare il problema e di predisporre l'appropriato strumento legislativo volto ad introdurre anche in Italia una tassa per le radioassistenze in rotta ha esaminato i vari sistemi di *redevances* applicati dagli Stati dell'ICAO, non trascurando di verificare la validità di ciascuno di essi in rapporto alle particolari esigenze del nostor paese.

Dall'analisi approfondita dai vari sistemi è risultato che il metodo di *redevance* unitaria per volo appare semplice ma non equo sul piano generale, poiché non tiene conto del grado di utilizzazione del servizio fornito il quale può variare sensibilmente a seconda della lunghezza delle tratte per corse e dei tipi di aeromobile impiegati; il metodo di *redevance* per volo collegata alla distanza percorsa non presenta notevoli difficoltà dal punto di vista del calcolo ma non è accettabile poiché non considera le caratteristiche degli aeromobili; il metodo di *redevance* fissa imposta ai passeggeri è relativamente facile in sede di applicazione, ma non essendo legato al grado di utilizzazione delle installazioni e servizi e presentandosi quindi uniforme nei confronti di tutti i passeggeri quale che sia la lunghezza del volo, non è adeguato al trasporto aereo internazionale in Italia data la eterogeneità del traffico sotto i profili della lunghezza dei percorsi e dei tipi di aeromobile; il metodo di soprattassa sul biglietto, penalizzando eccessivamente la produttività degli aeromobili, provoca inevitabilmente una distorsione a carico del trasporto aereo internazionale; il metodo di *redevance* per volo collegata alla distanza percorsa ed al peso dell'aeromobile, seppure appare più complesso dei precedenti, richiedendo calcoli dettagliati ed una valutazione particolare del coefficiente da attribuire al fattore peso, rivela una equità soddisfacente sia per gli Stati fornitori che per gli utenti a condizione che il peso eserciti un ruolo secondario nella formula di imposizione.

Per le ragioni sopra esposte la formula prescelta dall'amministrazione italiana per il calcolo della tassa da applicare coincide con quella prevista dal metodo adottato da *Eurocontrol*, la quale peraltro, indipendentemente dal considerare l'opportunità di mantenere una stretta affinità tra i sistemi in vigore in Europa, risulta in armonia con la particolare situazione geografico-aeronautica del nostro paese, nel quale si svolge un notevole ed eterogeneo traffico aereo internazionale di linea e effettuato con voli *charter*, con scali ed in transito.

Si vuole ora illustrare con un esempio pratico il procedimento attraverso il quale si perviene alla determinazione della tassa secondo la formula prevista dalla presente legge.

Si consideri il volo di un aeromobile tipo DC.9 (italiano o straniero) in servizio da Roma a Parigi nell'anno 1976.

Deve presupporsi che in precedenza con appositi decreti interministeriali siano stati determinati con riferimento all'anno 1975 la quota del costo totale del servizio di radioassistenza da recuperare e le unità di servizio prodotto dallo svolgimento di attività aerea internazionale nella rete aeroviaria esistente sul territorio italiano.

Nel caso specifico si supponga che la spesa totale sostenuta nell'anno 1975 per il servizio di assistenza alla navigazione aerea sia dell'ordine di 25 miliardi di lire (come risulta del resto da indicazioni fornite dal Ministero della difesa) e che la quota da recuperare sia del 60 per cento della spesa complessiva sostenuta, ossia 15 miliardi di lire.

Si supponga ancora che il numero totale delle unità di servizio prodotte da attività aerea internazionale nel 1975 sul territorio italiano, calcolate sulla base di dati statistici relativi alle distanze percorse ed ai tipi di aeromobili impiegati, sia i milione e 800 mila (nel 1975 sono stati registrati sugli aeroporti italiani 316 mila 210 movimenti di aeromobili impiegati nell'attività aerea internazionale civile).

Alla luce di tali presupposti è evidente che il coefficiente unitario di tassazione in vigore in Italia nell'anno 1976, stabilito con decreto interministeriale a termini dell'articolo 3, è costituito dal quoziente ottenuto dividendo il costo totale sostenuto nell'anno 1975 (15 miliardi di lire) per il numero totale delle unità di servizio prodotte nell'anno 1975 (1 milione 800 mila). Pertanto il valore del coefficiente unitario di tassazione è 8 mila 300.

Dal momento che la tassa da applicare al volo del DC.9 si determina moltiplicando il coefficiente unitario di tassazione (8 mila 300) per il numero delle unità prodotte dal volo del DC.9 stesso, si tratta ora di quantificare le unità prodotte da tale aeromobile.

Tale dato in effetti sarà agevolmente rinvenuto, risultando esso da tabelle precedentemente elaborato dall'amministrazione, contenenti sia le distanze di tutte le possibili tratte percorribili sul territorio nazionale sia i coefficienti di peso dei vari tipi di aeromobili impiegabili nella attività aerea internazionale.

Incidentalmente si riportano alcuni coefficienti di peso di aeromobile calcolati sulla base dell'operazione prevista dall'articolo 7 (radice quadrata della divisione per cinquanta del numero indicante la misura del peso massimo certificato al decollo espresso in tonnellate):

Boeing 746	tonnellate	344	coeff.	peso	2,62
DC 10	»	152	»	»	2,24
DC 8	»	152	»	»	1,75
DC 9	»	49	»	»	1
Caravelle	»	48	»	»	0,97

Nella fattispecie, stabilito che il coefficiente di peso del DC 9 è 1 e che la divisione tra la distanza ortodromica di 500 chilometri intercorrente tra Roma e il punto di uscita dal territorio italiano (Monte Bianco) diminuita di 20 chilometri per 100 (vedi articoli 5 e 6) dà luogo al coefficiente di distanza 5, per ottenere il numero delle unità di servizio prodotte dal DC 9 in servizio da Roma a Parigi, applicando la formula prescritta dall'articolo 4, basta moltiplicare 1 per 5 con risultato 5.

Da ciò finalmente deriva che la tassa da applicare al volo in questione, calcolata, come è stato detto, moltiplicando il coefficiente unitario di tassazione valevole in Italia nel 1976 (8 mila 300) per il numero delle unità di servizio prodotte dal volo (5) è di lire 41 mila 500.

A questo punto è interessante confrontare questo dato con quelli che si otterrebbero applicando da un lato il metodo di *redevance* per volo collegata alla distanza ed al peso dell'aeromobile seguito da due paesi aderenti al sistema di *Eurocontrol* (Germania e Spagna) e dall'altro il metodo di *redevance* fissa imposta ai passeggeri seguito dagli Stati Uniti di America.

È ovvio che per rendere omogenei i dati da contrapporre è necessario riferirsi sempre ad un volo internazionale effettuato da un aeromobile di tipo DC 9 lungo una distanza ortodromica di 500 chilometri.

Considerato che in Germania e in Spagna i coefficienti unitari di tassazione valevoli nell'anno 1976 sono rispettivamente 14 mila 400 e 5 mila 400, la tassa da applicare al DC 9 sarebbe: in Germania di lire 72.000; in Spagna di lire 27.000.

Negli Stati Uniti di America, invece, dove si applica una tassa forfettaria comprensiva anche degli oneri aeroportuali di 3 dollari (lire 2 mila 600 circa) per ciascun passeggero imbarcato, supposto che il DC 9 in argomento contenga novanta passeggeri, si pagherebbe una tassa complessiva di lire 234 mila.

Da quanto si è detto si deduce che attraverso l'applicazione in Italia del metodo adottato da *Eurocontrol*, mentre è assicurata la reintegrazione della parte prestabilita delle spese sostenute per il servizio di radioassistenza alla navigazione aerea, la tassa dovuta dagli utenti è legata strettamente al volume ed al tipo di attività aerea effettivamente svoltasi.

Come è evidente, l'amministrazione, nell'adeguarsi alla politica di recupero dei costi seguita dalla quasi totalità degli Stati aderenti all'ICAO, non intende far gravare sugli utenti per evidenti ragioni di opportunità economica e sociale l'intero costo di quello che in definitiva è un pubblico servizio, tanto che da tale imposizione sono esclusi trasporti nazionali in genere, il traffico turistico ed alcuni tipi di traffico aereo non assimilabili alle categorie per le quali l'articolo 15 della Convenzione di Chicago non permette una disparità di trattamento tra i vettori nazionali e quelli stranieri.

Proprio in forza della disposizione sopra menzionata non è consentito esentare dal pagamento della tassa i vettori nazionali esercenti trasporto aereo internazionale sul territorio italiano.

Per quanto riguarda il meccanismo previsto per non recuperare interamente il costo totale sostenuto, l'articolo 3 del provvedimento dispone che il coefficiente unitario di tassazione sia determinato, di anno in anno, con decreto del Ministro per i trasporti di concerto con i Ministri per la difesa e per il tesoro; tale coefficiente deve essere calcolato tenendo conto del costo sostenuto dallo Stato per fornire i servizi di assistenza nell'anno solare precedente a quello della emanazione del decreto, ma non necessariamente deve essere riferito al costo totale, bensì è data facoltà all'Amministrazione di calcolarlo, qualora sia ritenuto opportuno, anche sulla base di una sola quota di tale costo.

L'adozione di un siffatto sistema elastico è perfettamente in linea con la normativa posta in essere dagli Stati aderenti all'*Eurocontrol*, che finora hanno operato in modo da limitarsi al recupero del solo 30 per cento del costo del servizio fino al 1° novembre 1975 e del 60 per cento a partire da tale data.

Un tale sistema di imposizione tende, ovviamente, a far sì che, attraverso la possibilità di mutare nel tempo, con apposito provvedimento amministrativo, l'importo unitario del tributo, si possa tempestivamente adeguare il carico fiscale nel settore del trasporto aereo a quella che è la effettiva situazione economica del settore medesimo, cui lo Stato riconosce uno specifico carattere di pubblico interesse.

Per concludere, riconosciuta l'esigenza di adeguamento alla politica mondiale di imposizione della tassa di cui si tratta, al fine di eliminare una situazione di evidente sperequazione nel settore del trasporto aereo con il conseguente dannoso ed ingiustificato isolamento del nostro paese dal resto del mondo aeronautico, è auspicabile l'approvazione di questo disegno di legge, il quale, oltre a conseguire gli anzidetti obiettivi di equità in campo internazionale, contiene in sé gli strumenti idonei a non provocare effetti negativi nel trasporto aereo in genere ed in particolare su quello nazionale.

Gli emendamenti che sono stati discussi in sede di Comitato ristretto tengono conto sia dei suggerimenti dati dalla VI Commissione, sia della esigenza di una maggiore rispondenza ai motivi ispiratori del disegno di legge. In particolare, si è pensato di limitare l'ambito di discrezionalità concesso al Ministero dei trasporti nello stabilire i criteri della tassazione.

Si propone di modificare il primo comma dell'articolo 3, aggiungendo che il coefficiente unitario di tassazione (t) è reso noto con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri della difesa e del tesoro. Per il secondo comma si propone una formulazione più precisa, dalla quale risultino con chiarezza i fattori che determinano il costo sostenuto dallo Stato, base su cui si calcola il coefficiente unitario di tassazione. Si prevede, poi, di fondere il terzo ed il quarto comma in uno unico, nel quale si stabilisce che il calcolo del coefficiente di tassazione si effettua sulla base di una quota del costo totale, che non sia inferiore al 50 per cento. Si è pensato di inserire tale soglia in considerazione del fatto che entro dieci anni dalla entrata in vigore della legge, il coefficiente deve essere calcolato sulla base dell'intero costo totale. Sempre nel comma tre si inserisce la previsione di un parere vincolante da parte della commissione istituita dall'articolo 9 della legge del 5 maggio 1976, n. 324, integrata, però, da rappresentanti del Ministero della difesa.

Il primo comma dell'articolo 6, che ora suona così: « La distanza ortodromica di cui al precedente articolo è diminuita di 20

chilometri per i decolli e gli atterraggi effettuati in un aeroporto situato all'interno dello spazio aereo nazionale » non è apparso molto chiaro e si è pensato di sostituire le parole « in un aeroporto situato » con le seguenti: « negli aeroporti situati ».

Abbiamo poi pensato di inserire nell'articolo 8 la esenzione per gli aeromobili stranieri, sia di Stato, sia privati, sotto condizione di reciprocità, che ora, invece è prevista all'articolo 9.

PRESIDENTE. Sempre all'articolo 8 è prevista l'esenzione per gli aeromobili che effettuano voli di addestramento. Quali sono ?

MORAZZONI, *Relatore*. Sono gli aeromobili delle scuole.

PRESIDENTE. Mi pare, però, che la questione debba essere esaminata con più attenzione. Primo, si tratta di chiarire che l'addestramento cui ci si riferisce è quello professionale.

In secondo luogo c'è da considerare l'altra richiesta che è stata avanzata dall'Aeroclub d'Italia, che, cioè, di esso fosse fatta direttamente menzione al primo punto dell'articolo 8, dal momento che questo aeroclub ha già natura pubblica.

MORAZZONI, *Relatore*. Delle esigenze dell'Aeroclub d'Italia si è tenuto conto là dove si è stabilita l'esenzione per gli aeromobili, fino al peso massimo di decollo di 2000 chilogrammi. C'è da tener conto che tali aerei vengono esentati perché non usufruiscono dell'intero servizio.

PICCINELLI. Ma il problema è anche quello di considerare se questi particolari aeromobili sono in servizio di addestramento, o meno. Nel primo caso, infatti, la dizione dell'articolo 8 è così ampia che certamente – almeno così io penso – essi vengono ad esservi compresi. Se invece si tratta di aeromobili dell'aeroclub non in servizio di addestramento, bisogna introdurre ulteriori specificazioni.

MORAZZONI, *Relatore*. Questi aeromobili, appunto, non sono esclusivamente per l'addestramento.

MARZOTTO CAOTORTA. D'accordo, però gli aeromobili dell'aeroclub fanno anche addestramento; inoltre, c'è nell'articolo il riferimento all'esenzione per gli aeromobili che, al decollo, hanno il peso massimo di 2000 chilogrammi: se essi andranno oltre questo peso, pagheranno quello che ci sarà da pagare.

Ma a proposito di quest'articolo, ritengo di dover chiedere perché s'intende esentare gli aeromobili che ritornano all'aeroporto di partenza senza aver effettuato atterraggi intermedi: questi aerei, infatti, hanno bisogno di radioassistenza come gli altri, e forse anche di più.

PRESIDENTE. Si tratta di osservazioni che potremo meglio esaminare in sede di discussione dei singoli articoli. Penso che possiamo ora consentire al relatore di continuare nella sua esposizione, che io ed altri colleghi abbiamo interrotto per chiedere precisazioni.

MORAZZONI, *Relatore*. Per quanto riguarda l'articolo 9, vi sono due proposte: quella di sopprimerlo e quella di aggiungervi un articolo 9-*bis* che, nella sostanza, è sostitutivo del secondo comma dello stesso articolo 9. Quest'articolo 9-*bis* sarebbe così formulato: « Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento, la riscossione e il versamento all'erario della tassa di cui all'articolo 1 ».

L'articolo 10 dovrebbe poi essere sostituito dal seguente: « È istituito presso la direzione generale dell'aviazione civile un apposito ufficio avente competenza in materia di accertamento, riscossione e versamento della tassa di cui all'articolo 1; all'ufficio è preposto un funzionario avente la qualifica di primo dirigente. La direzione generale dell'aviazione civile nello espletamento dei compiti di cui al comma precedente si può avvalere dei servizi di contabilizzazione e di elaborazione dei dati istituiti nell'ambito delle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo ». Su questo emendamento sostitutivo occorre chiedere il parere della I Commissione affari costituzionali.

Conseguentemente alla proposta di questa nuova dizione dell'artitcolo 10, si propone la soppressione dell'articolo 16, e l'aggiunta del seguente articolo 16-*bis*: « La presente legge entra in vigore sei mesi dopo la sua pubblicazione ».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Signor presidente, io desidero solo fare un'osservazione circa quegli emendamenti che non fanno parte del gruppo proposto nel Comitato ristretto. Questo si è ampiamente trattenuto sul provvedimento, prendendo in esame tutti gli emendamenti che i componenti la Commissione hanno voluto presentare. Se dunque altri emendamenti, che ancora non conosciamo, venissero ad intaccare il testo proposto dal Comitato ristretto, risulterebbe inutile il lavoro fatto da quest'ultimo. È vero, un Comitato ristretto può non raggiungere l'accordo su tutto, e rimettere qualcosa alla valutazione della Commissione: ma non si può mettere in discussione ciò che già si è concordato: intendevo esprimere solo questa speranza, anche se so che ciascuno è sempre libero di presentare emendamenti, in fase di discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Appunto, onorevole Baghino: il suo rilievo ha un valore politico, non certo regolamentare.

MORAZZONI, *Relatore*. Anch'io devo associarmi a quanto detto dal presidente. Tengo comunque a precisare all'onorevole Baghino che gli altri emendamenti proposti sono di carattere tecnico, e concernono precisazioni lessicali. C'è solo un punto sostanziale da esaminare, e su di esso, per altro, l'onorevole Ottaviano ha già insistito in sede di discussione presso il Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si riserva di esprimere il proprio parere in sede di discussione degli emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

È istituita una tassa per l'uso delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta, cui sono assoggettati i voli internazionali per la parte di volo che si svolge nello spazio aereo nazionale.

Ai fini della presente legge, per spazio aereo nazionale si intende quello entro il quale lo Stato italiano fornisce il servizio di assistenza al volo.

Gli onorevoli Ottaviano, Casalino, Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire il secondo comma con il seguente:

« Ai fini della presente legge, per spazio aereo nazionale s'intende quello definito a mezzo di accordi internazionali tra le autorità aeronautiche competenti, entro il quale lo Stato italiano fornisce il servizio di assistenza al volo ».

OTTAVIANO. Questo emendamento rientra in tutta una serie di emendamenti che saranno proposti successivamente e che definiscono alcuni termini della legge. Vi sono, secondo noi, alcuni termini impropri o che comunque possono essere di ambigua interpretazione: ad esempio la definizione di « spazio aereo nazionale » può generare delle ambiguità, mentre con il nostro emendamento si precisa che per spazio aereo nazionale si intende quello definito a mezzo di accordi internazionali entro il quale lo Stato italiano fornisce il servizio di assistenza al volo.

Riteniamo poi che il termine « aeroporto », all'articolo 5, non sia preciso, ma ambivalente; i punti di atterraggio possono infatti essere anche gli idroscali, le portaaerei, eccetera. Ci sembra quindi che la dizione « punto » sia più appropriata.

Un'altra dizione che suscita perplessità è « piano di volo » che noi proponiamo di sostituire con « piano di volo corrente ». Infatti per piano di volo si intende quello che i piloti stabiliscono come rotta; con piano di volo corrente si intendono invece anche eventuali modificazioni di rotta che possono intervenire per i più svariati motivi.

MARZOTTO CAOTORTA. L'emendamento presentato all'articolo 1 mi sembra del tutto superfluo. Cioè lo spazio aereo nazionale entro il quale lo Stato italiano fornisce il servizio di assistenza al volo è evidentemente definito da una serie di accordi internazionali, di successive definizioni, per cui ritengo che entrare in una specificazio-

ne dei motivi che cronologicamente o storicamente hanno dato vita alla determinazione di spazio aereo sia inutile. Può anche darsi che la definizione di spazio aereo nazionale non derivi da accordi internazionali, ma non credo che sia questa la sede idonea per appurarlo. Esiste uno spazio aereo nazionale e si dice qui che è quello in cui lo Stato fornisce il servizio di assistenza al volo. Spetterà poi allo Stato, in base alla situazione giuridica esistente momento per momento, definire lo spazio entro il quale fornisce questa assistenza.

BAGHINO. Prego l'onorevole Ottaviano di considerare quale è il problema: che la legge sia valida e diventi operante e che la tassazione possa immediatamente aver luogo per il volo che si svolge nello spazio servito dallo Stato. L'importante non è tanto come viene definito lo spazio, quanto che questo spazio già esista, sia già definito.

Prego quindi l'onorevole Ottaviano di ritirare il suo emendamento, mentre ritengo possa essere validi quelli riguardanti gli articoli 5 e 6.

PICCINELLI. Vorrei aggiungere alle argomentazioni svolte che bisogna essere molto cauti nel modificare norme come quelle che sono in questo momento al nostro esame, proprio per evitare confusione in chi dovrà applicarle.

Io credo che la situazione stia in questi termini: o esistono accordi internazionali radificati e recepiti nel nostro ordinamento giuridico, e allora non c'è bisogno che vi facciamo riferimento. O questi accordi non sono recepiti e allora noi andiamo ad approvare una norma che di fatto ratifica accordi in materia di spazio aereo. Ma in questo caso non potremmo legiferare in questa sede, in quanto la competenza in materia di ratifica di accordi internazionali è dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Ottaviano se insiste per la votazione del suo emendamento.

OTTAVIANO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 di cui è stata data lettura.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

La tassa è determinata secondo la formula:

$$T = t \times n$$

dove T è l'ammontare della tassa dovuta per ogni volo,

t è il coefficiente unitario di tassazione,

n è il numero delle unità del servizio prodotte da ogni volo.

MARZOTTO CAOTORTA. Volevo soltanto osservare che la lettera T maiuscola e t minuscola potrebbe generare qualche confusione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In campo matematico quando ci si riferisce alle stesse grandezze si usano sempre le stesse lettere.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

Il coefficiente unitario di tassazione (t) è calcolato dividendo il costo sostenuto dallo Stato per fornire i servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta per l'attività aerea internazionale, per il numero totale delle unità di servizio prodotte da tale tipo di attività, riferita all'anno solare precedente.

Il costo di cui al precedente comma è determinato dal Ministero dei trasporti sulla base dei dati forniti dal Ministero della difesa ed è costituito dai costi sostenuti dallo Stato per gli impianti di assistenza al volo, l'esercizio degli stessi, il deprezzamento e l'interesse, nonché dalle spese amministrative di gestione della tassa stabilita con la presente legge entrambi riferiti all'anno solare precedente.

Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri della difesa e del tesoro è determinato il coefficiente unitario di tassazione.

Tale coefficiente può essere calcolato sulla base di una quota del costo totale sostenuto dallo Stato in relazione all'andamento del traffico nello spazio aereo nazionale nonché delle variazioni intervenute negli

altri Stati in materia di diritto per l'uso delle radioassistenze e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta.

In ogni caso, entro il termine di dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il coefficiente stesso deve essere calcolato sulla base dell'intero costo totale.

Il relatore, onorevole Morazzoni ha presentato il seguente emendamento interamente sostitutivo:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

Il coefficiente unitario di tassazione (t) è calcolato dividendo il costo sostenuto dallo Stato per fornire i servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta per l'attività aerea internazionale, per il numero totale delle unità di servizio prodotte da tale tipo di attività, riferita all'anno solare precedente ed è reso noto con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri della difesa e del tesoro.

Il costo di cui al precedente comma è determinato dal Ministero dei trasporti sulla base dei dati forniti dal Ministero della difesa e comprende gli oneri finanziari relativi all'ammortamento e agli interessi delle spese sostenute dallo Stato per gli impianti di assistenza al volo, nonché le spese di esercizio degli stessi impianti e le spese amministrative di gestione della tassa di cui all'articolo 1 ambedue riferiti all'anno solare precedente.

Nei primi dieci anni dall'entrata in vigore della presente legge il calcolo di cui al primo comma può essere effettuato sulla base di una quota del costo totale, non inferiore al 50 per cento, dallo Stato in relazione all'andamento del traffico nello spazio aereo nazionale nonché delle variazioni intervenute negli altri Stati in materia di diritto per l'uso delle radioassistenze e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta, sentito il parere della commissione di cui all'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 384, integrata da un rappresentante del Ministero della difesa.

In ogni caso, entro il termine di dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il coefficiente stesso deve essere calcolato sulla base dell'intero costo totale.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole all'emendamento presentato dall'onorevole Morazzoni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Piccinelli e Marzotto Caotorta hanno presentato il seguente emendamento all'emendamento Morazzoni:

Sostituire il primo comma dell'emendamento con il primo comma del testo originario.

PICCINELLI. Mentre da un lato si prevede che il coefficiente unitario sia reso noto con decreto del ministro dei trasporti di concerto con i ministri della difesa e del tesoro, dall'altro lato si prevede che il costo di cui al comma precedente deve essere determinato dal ministro dei trasporti sulla base di dati forniti dal ministero della difesa, comprendendo i relativi oneri finanziari.

Quindi, mentre il testo originario prevedeva un unico decreto del ministro dei trasporti, senza concerto, sulla base dei dati forniti dal Ministero della difesa, ora si prevede che il costo è determinato dal Ministero dei trasporti sulla base dei dati forniti dal Ministero della difesa e il coefficiente unitario è reso noto, usando un termine improprio, con decreto del Ministero dei trasporti di concerto con i ministri della difesa e del tesoro.

Pertanto, se il Ministero della difesa deve fornire i dati e il Ministero dei trasporti deve attenersi ai dati medesimi, che bisogno c'è di prevedere il concerto con il Ministero della difesa?

Inoltre, trattandosi di una tassa, non vedo che ragione ci sia del concerto con il Ministero del tesoro, ma eventualmente con il Ministero delle finanze. D'altro canto non bisogna dimenticare che il concerto quasi sempre porta a dei ritardi e a delle complicazioni.

Per concludere, vorrei chiedere perché parlare di un decreto che rende noto; infatti, con un decreto non si rende noto, ma si determina qualche cosa. Quindi, sarei per lasciare il primo comma dell'articolo 3 del testo originario.

MARZOTTO CAOTORTA. Sono d'accordo con l'onorevole Piccinelli e d'altra parte non mi sembra che per rendere noto il dato che ci interessa sia necessario procedere in quel modo, e prevederlo nella legge.

Inoltre, concordo sull'osservazione relativa al decreto che dovrebbe essere preso dopo il concerto con i vari ministeri a cui prima si è fatto riferimento. Volendo rendere nota questa tabella agli utenti, facen-

do in questo modo, finiremmo per perdere del tempo prezioso e quindi ritardare la possibilità di una riscossione.

Quindi, concordo per non modificare il primo comma dell'articolo 3.

BAGHINO. Se non ho mal compreso, non si vuole lasciare soltanto al Ministero dei trasporti la possibilità di determinare il costo in oggetto.

PRESIDENTE. La proposta è quella di ripristinare il primo comma del testo governativo e accettare l'emendamento limitatamente alla parte sostitutiva degli altri commi.

BAGHINO. Allora avevo capito male; mi era sembrato che si volesse ripresentare il vecchio testo nel senso di dare facoltà al Ministero dei trasporti di determinare il costo.

OTTAVIANO. Anche se c'è qualche farraginosità nel testo, non sono d'accordo con la richiesta dell'onorevole Marzotto Caotorta. In effetti ci troviamo a trattare di una materia in cui le interferenze fra Ministero della difesa e Ministero dei trasporti rappresentano un caso tra i più complessi e difficili da stabilire. Per questo motivo sono dell'opinione di mantenere il testo integrale dell'emendamento presentato dall'onorevole Morazzoni.

MORAZZONI, *Relatore*. Le modifiche che si vogliono introdurre non sono così sostanziali come è parso nell'intervento dell'onorevole Piccinelli.

Innanzitutto occorre fare riferimento al parere della VI Commissione finanze e tesoro che evidenzia come il calcolo del coefficiente unitario rappresenti una mera operazione matematica, e che il concerto si rende necessario a garanzia dei dati in questione.

Dal momento che il servizio è effettuato sotto il controllo del Ministero della difesa è chiaro che questo ministero sia competente a trasferire i dati al Ministero dei trasporti, il quale ha a disposizione solo il decreto per rendere noti i dati stessi.

PRESIDENTE. Vorrei fare una precisazione. Sono sorte due questioni distinte nel cui merito non voglio entrare. Una è una questione di formulazione sulla quale la Commissione prenderà le sue decisioni; l'altra, viceversa, non può essere rimessa al gioco delle opinioni e riguarda l'osservazione dell'onorevole Piccinelli circa l'improprietà della frase « è reso noto con decreto ».

Al di là del merito, mi sembra che questa osservazione sia giusta poiché il decreto ha una ben definita natura giuridica, quindi con decreto non si rende noto, ma si stabilisce qualcosa.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi pare evidente lo sforzo che si compie per tenere conto delle osservazioni della sesta Commissione, finanze e tesoro e, quindi, per ridurre l'ambito di discrezionalità concesso alla commissione. Così si è pensato, da un lato di definire meglio le competenze della commissione, dall'altro di dare dei criteri più precisi per la determinazione del coefficiente.

Si pensa che la determinazione debba essere resa nota con decreto interministeriale. Perché? Proprio per coinvolgere tutti coloro che forniscono gli elementi necessari, quindi, i Ministeri dei trasporti e della difesa. D'altra parte, poiché, partendo da un minimo del 50 per cento, con l'obbligo di pervenire al cento per cento entro dieci anni, si definisce una percentuale di applicazione della tariffa, non può non essere coinvolto anche il Ministero del tesoro, che è il responsabile della gestione del bilancio dello Stato.

È per queste ragioni che sono d'accordo con il presidente sulla opportunità di modificare il testo proposto dal Comitato ristretto, stabilendo che il decreto interministeriale non si limita a rendere noto il coefficiente, ma lo determina.

PICCINELLI. In via preliminare vorrei ricordare che il parere proviene dalla VI e non dal V Commissione: pertanto, non è affatto vincolante.

Penso che, siccome il calcolo del costo e, quindi, del coefficiente, è di carattere del tutto meccanico, si possano lasciare invariati i primi due commi.

Invece, il terzo comma, dovrebbe essere sostituito, a mio avviso, dal seguente: « Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri della difesa e del tesoro, sulla base dei dati e dei calcoli di cui ai precedenti commi, è determinata la tassa di cui all'articolo 1 ». In sostanza, dovrebbe essere il decreto a determinare la tassa.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Vorrei fare presente all'onorevole Piccinelli che i primi due commi dell'emendamento non costituiscono semplice riformulazione del testo originale: contengono infatti, una serie di ulteriori e importanti specificazioni. Sarei favorevole, quindi, che la Commissione approvasse l'articolo 3 nella formulazione proposta dal relatore.

PICCINELLI. Anche se mi rimangono delle perplessità, ritiro l'emendamento da me proposto.

PRESIDENTE. Rimane quindi da esaminare l'emendamento del relatore al quale il rappresentante del Governo, onorevole Degan, ha presentato il seguente subemendamento:

Al primo comma, sostituire le parole: « reso noto » *con la seguente*: « determinato ».

Pongo in votazione il subemendamento presentato dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento integralmente sostitutivo dell'articolo 3 presentato dal relatore, accettato dal Governo, con la modifica testé approvata.

(*È approvato*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
VENTURINI

PRESIDENTE. All'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti. Lo porrò pertanto direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

ART. 4.

Il numero delle unità di servizio (n) prodotte da ogni volo è ottenuto con l'applicazione della formula:

$$n = d \times p$$

dove d è il coefficiente di distanza del volo,

p è il coefficiente di peso dell'aeromobile.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

Il coefficiente di distanza (d) si ottiene dividendo per cento la distanza ortodromica espressa in chilometri tra:

l'aeroporto di partenza situato all'interno dello spazio aereo nazionale ed il punto di uscita dallo spazio aereo nazionale risultati dal piano di volo,

oppure

il punto di ingresso nello spazio aereo nazionale e l'aeroporto di ultima destinazione situato all'interno dello spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo.

Gli onorevoli Ottaviano, Morazzoni, Pani, Bocchi, Casalino, Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 5 con il seguente:

« Il coefficiente di distanza (d) si ottiene dividendo per cento la distanza ortodromica espressa in chilometri tra:

il punto di partenza situato all'interno dello spazio aereo nazionale ed il punto di uscita da tale spazio risultanti dal piano di volo corrente,

oppure

il punto di ingresso nello spazio aereo nazionale e il punto di ultima destinazione situato all'interno di tale spazio risultanti dal piano di volo corrente ».

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LIBERTINI

BAGHINO. Evidentemente si è pensato di dire « il punto di partenza » anziché « l'aeroporto di partenza » in quanto la partenza di un aereo può avvenire anche da un altro luogo, per esempio una portaerei. Ma poiché questo provvedimento riguarda l'assistenza che viene svolta negli aeroporti, non so se sia necessaria tale specificazione.

MORAZZONI, *Relatore.* Con questa dizione sostitutiva si vuole introdurre una precisazione che sembra opportuna per evitare che qualcuno eluda la legge dicendo che non è arrivato in un aeroporto, ma, ad esempio, su una « base ».

MARZOTTO CAOTORTA. Qui si considerano soltanto i voli in decollo e in atterraggio nello spazio aereo nazionale; ma mi sembra che la tassa debba essere applicata anche ai voli di attraversamento di detto spazio, senza decollo e atterraggio nello stesso...

PRESIDENTE. Di questo si parla all'articolo 6.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma l'articolo 6 dice, al suo secondo comma: « in caso di sorvolo la distanza ortodromica da considerare è quella intercorrente tra il punto d'ingresso e quello di uscita dallo spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo ». Si parla della distanza di sorvolo. Ora, se diciamo all'articolo 5 che il coefficiente di distanza si calcola soltanto in quel modo, qualcuno potrebbe dirci che noi non possiamo determinare il suo coefficiente di distanza. Il caso di chi sorvola dovrebbe dunque essere inserito anch'esso nell'articolo 5.

MORAZZONI, *Relatore*. Sono favorevole all'emendamento Ottaviano ed altri, cui ho aggiunto la mia firma, poiché precisa alcuni concetti al fine, come ho già detto, di evitare che qualcuno possa eludere il disposto della legge.

Per quanto riguarda le considerazioni fatte dal collega Marzotto Caotorta, preciso che, per coloro che sorvolano solamente, è previsto un articolo apposito, la cui dizione, al secondo comma, mi sembra chiara.

MARZOTTO CAOTORTA. Mi pare che il relatore non smentisca la giustezza della mia osservazione, e perciò desidero insistervi. La dizione del secondo comma dell'articolo 6 costituisce, tutto sommato, la terza fattispecie di quanto previsto nell'articolo 5, che calcola il coefficiente di distanza in relazione a due categorie: quelli che partono dall'Italia e quelli che vi arrivano. Il concetto dell'articolo sarebbe meglio definito se in esso fosse trasportato il secondo comma dell'articolo 6, e si dicesse: « oppure in caso di sorvolo, il punto di ingresso e quello di uscita dallo spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo ».

BAGHINO. L'articolo 8 prevede i casi di esenzione dal pagamento della tassa.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per quanto riguarda l'emendamento Ottaviano mi rimetto alla Commissione. Per quanto riguarda invece l'osservazione dell'onorevole Marzotto Caotorta, ritengo che in sede di coordinamento si potrà valutare la opportunità dell'eventuale unificazione degli articoli 5 e 6, ma l'attuale formulazione mi sembra sufficientemente chiara.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ottaviano, di cui il relatore è cofirmatario e per il quale il Governo si è rimesso alla Commissione.

(*È approvato*).

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato i seguenti emendamenti:

Aggiungere in fine le seguenti parole: oppure in caso di sorvolo il punto di ingresso e quello di uscita dallo spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo.

Aggiungere in fine il primo comma dell'articolo 6.

MARZOTTO CAOTORTA. Ho presentato questi emendamenti perché si tratta di una unica materia che deve essere regolata unitariamente. In pratica propongo solo di spostare alla fine dell'articolo 5 l'ultimo comma dell'articolo 6 e aggiungere infine il primo comma sempre dell'articolo 6. Tale articolo naturalmente dovrà essere soppresso.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ottaviano, Morazzoni, Pani, Bocchi, Casalino, Ceravolo e Baghino hanno presentato il seguente subemendamento (già emendamento al secondo comma dell'articolo 6) al primo emendamento Marzotto:

Sostituire le parole « piano di volo » *con le parole* « piano di volo corrente ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il primo emendamento aggiuntivo dell'onorevole Marzotto Caotorta con la modifica apportata.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Ottaviano, Morazzoni, Pani, Bocchi, Casalino, Ceravolo e Baghino hanno presentato il seguente subemendamento (già emendamento al primo comma dell'articolo 6) al secondo emendamento dell'onorevole Marzotto Caotorta:

Sostituire le parole « in un aeroporto situato » *con le parole* « nei punti situati ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il secondo emendamento Marzotto Caotorta con la modifica testè apportata.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 5 con le modifiche testè apportate.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

La distanza ortodromica di cui al precedente articolo è diminuita di 20 chilometri per i decolli e gli atterraggi effettuati in un aeroporto situato all'interno dello spazio aereo nazionale.

In caso di sorvolo la distanza ortodromica da considerare è quella intercorrente tra il punto di ingresso e quello di uscita dallo spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento: *Sopprimere l'articolo 6.*

Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 6 di cui l'onorevole Marzotto Caotorta ha chiesto la soppressione.

(*È respinto*).

L'articolo 6 si intende pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 7.

Il coefficiente peso (p) è uguale alla radice quadrata della divisione per cinquanta del numero indicante la misura del peso massimo certificato al decollo espresso in tonnellate risultante dal certificato di navigabilità.

Nel caso in cui il proprietario e l'esercente abbiano dichiarato alla competente autorità che la flotta di cui dispongono comprende aerei di differente versione dello stesso tipo, il peso massimo al decollo di ciascun aeromobile di quel tipo è determinato dalla media dei pesi massimi al decollo di tutti gli aeromobili del tipo dichiarato compresi nella flotta.

In difetto della dichiarazione suddetta o dell'aggiornamento della composizione della flotta, che deve essere effettuato ogni sei mesi, il coefficiente peso per ciascun aeromobile di uno stesso tipo di aereo utilizzato dall'esercente è stabilito sulla base del peso massimo al decollo della versione più pesante di tale tipo di aereo.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

Sono esentati dal pagamento della tassa di cui all'articolo 1:

gli aeromobili di Stato o in servizio di Stato;

gli aeromobili che effettuano voli predisposti dallo Stato per il controllo delle installazioni per l'assistenza alla navigazione aerea;

gli aeromobili che effettuano voli di addestramento;

gli aeromobili che ritornano all'aeroporto di partenza senza aver effettuato atterraggi intermedi;

gli aeromobili fino al peso massimo al decollo di chilogrammi 2.000.

Il relatore, onorevole Morazzoni, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

Sono esentati dal pagamento della tassa di cui all'art. 1:

gli aeromobili di Stato o in servizi di Stato;

gli aeromobili che effettuano voli predisposti dallo Stato per il controllo delle istallazioni per l'assistenza alla navigazione aerea;

gli aeromobili che effettuano voli di addestramento;

gli aeromobili che ritornano all'aeroporto di partenza senza aver effettuato atterraggi intermedi;

gli aeromobili fino al peso massimo al decollo di chilogrammi 2.000;

gli aeromobili stranieri, sia di Stato che privati, sotto condizione di reciprocità.

Gli onorevoli Ottaviano, Pani e Bocchi hanno presentato il seguente subemendamento:

Sopprimere il quarto e quinto capoverso dell'emendamento Morazzoni.

OTTAVIANO. Il provvedimento al nostro esame non fa differenza tra controllo e assistenza e quindi anche per i velivoli che rientrano nella categoria dei duemila chilogrammi vi è una assistenza che indubbiamente ha un costo. Ritengo inoltre che la formulazione così come viene suggerita non grava eccessivamente sui velivoli di piccolo peso, ma nello stesso tempo pone un principio generale pur tenendo presente che il servizio che viene reso agli aeroclub viene esentato in vario modo.

A me pare che, trattandosi di un certo tipo di traffico, sia giusto che si corrispondano delle tasse; evidentemente, le misure che si stabiliranno per i vari aeroclub nazionali riguardano un'altra materia. In questo discorso occorre tener conto del costo gravoso di questi servizi e questo mi sembra sia il punto qualificante del disegno di legge al nostro esame.

Per quanto riguarda gli aeromobili che ritornano all'aeroporto di partenza senza aver effettuato atterraggi intermedi il discorso è semplice: sono già stati contemplati nella formulazione gli aeromobili che effettuano voli di addestramento, mentre gli aeromobili fino al peso massimo al decollo di chilogrammi 2.000, potranno dare luogo ad una serie di azioni fraudolente nel senso che una volta sorvolato lo spazio delle acque territoriali non saremo in grado di controllare esattamente il volo effettuato.

MARZOTTO CAOTORTA. La soppressione del capoverso relativo agli aeromobili fino al peso massimo al decollo di chilogrammi 2.000 rappresenta un cattivo servizio agli aeroclub che hanno, per bocca del loro presidente, rivolto precisa preghiera al Presidente della X Commissione trasporti affinché non venissero gravati da tasse i mezzi degli aeroclub stessi. È da rilevare che di fatto i mezzi degli aero-club sono quelli al di sotto dei 2.000 chilogrammi che normalmente vengono usati per un turismo locale di scarsa entità, di difficile controllo anche sul tipo di percorso e che quasi sempre si avvalgono degli stessi aeroporti per la partenza e per l'atterraggio.

Quindi, ci si trova di fronte ad una serie di circostanze che non hanno nulla a che fare con questo tipo di tassa, anche perché spesso non hanno bisogno di servizi di assistenza in volo.

D'altra parte ci sono degli accordi internazionali che esentano gli apparecchi fino ai 2.000 chilogrammi e non vedo perché noi dovremmo trasgredire degli accordi di questo genere con il pericolo di eventuali ritorsioni all'estero.

MORAZZONI, *Relatore*. Insisto per il mantenimento di queste due esenzioni.

Per quanto riguarda la categoria degli aeromobili fino al peso massimo di 2 mila chilogrammi sono diverse le considerazioni che mi spingono a sostenere questa esenzione. La prima riguarda le ripercussioni che la tassa non mancherebbe di avere sull'industria aeronautica nazionale che si occupa prevalentemente di questi aerei di piccole dimensioni, ed è questo un rilievo che è emerso in tutte le riunioni internazionali che si sono tenute in questi ultimi tempi sulla materia in questione.

Non dobbiamo nemmeno dimenticare che attualmente il nostro paese ha un notevole traffico di sorvolo che potrebbe diminuire molto con la tassa in questione, e sarebbe inoltre di difficile recupero nel tempo. Credo invece che l'Italia abbia bisogno di fare una politica rivolta a favorire un grande flusso di traffico aereo, con scali tecnici che diano risultati positivi per la nostra bilancia dei pagamenti.

Esiste poi il problema degli aeroclub, e quindi della necessità di dare spazio e vitalità a questo settore. Occorre ricordare che in sede di esame dello stato di previsione della spesa per il Ministero dei trasporti per l'anno 1977 avevamo previsto una piccola facilitazione per questo settore, che all'ultimo momento siamo stati costretti a sopprimere. Dal momento che questi aerei fanno un volo a vista e quindi non usufruiscono completamente di tutto il servizio di radio-assistenza, mi pare inopportuno stabilire una tassa sia pure minima. Insisto quindi per l'esenzione.

Circa gli aeromobili che ritornano all'aeroporto di partenza senza aver effettuato atterraggi intermedi dobbiamo tenere presente lo scopo per il quale andiamo a stabilire questa tassa. Le nostre esenzioni sono inferiori a quelle degli altri paesi proprio per la finalità di una maggiore acquisizione del traffico aereo internazionale; se togliamo questa clausola otteniamo il risultato di perdere molto traffico anche solo di sorvolo. Dal momento che il nostro obiettivo è quello di fare una legge realistica, sono dell'opinione che sia necessario approvare il testo con le esenzioni che sono state proposte.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Aderisco alla posizione del relatore. Per quanto riguarda gli aeromobili che ritornano all'aeroporto di partenza senza aver effettuato atterraggi intermedi capisco la volontà di limitare la normativa ai casi cui vi siano cause di forza maggiore, ma sono convinto che in questo modo si andrebbe a creare una casistica estremamente complicata.

Mi pare che si vada incontro al rischio, da un lato, di intralciare l'amministrazione tributaria con procedure estremamente sofisticate, dall'altra di sottoporre a tassazione anche velivoli che usufruiscono solo parzialmente del servizio, disattendendo, quindi la disciplina adottata a livello europeo.

OTTAVIANO. Condivido le considerazioni che sono state qui svolte sul caso dell'aereo che torna all'aeroporto di partenza. Vorrei ricordare, però, che è già prevista l'esenzione per l'aereo che si limita a compiere un giro dell'aeroporto. È stato prospettato il caso dell'avaria. In effetti sarebbe giusto concedere l'esenzione: occorre, però, delimitare l'ipotesi in un modo molto chiaro (ad esempio attraverso la dizione: « ragioni oggettive »), in modo da evitare abusi.

MORAZZONI, *Relatore*. Insisterei per mantenere la formulazione proposta dal Comitato ristretto. Non possiamo essere troppo fiscali.

OTTAVIANO. Ritiro il mio subemendamento, nella parte in cui chiede la soppressione del quarto capoverso.

Insisto, invece, nel chiedere la soppressione del quinto capoverso.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Ottaviano, Pani e Bocchi, che ora risulta essere così formulato:

Sopprimere il quinto capoverso dell'emendamento Morazzoni.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'emendamento interamente sostitutivo del relatore.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 9.

Con decreto del Ministro dei trasporti possono essere altresì esentati dal pagamento della tassa di cui all'articolo 1 gli aeromobili stranieri in condizioni di reciprocità.

Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro dei trasporti,

di concerto con il ministro della difesa, possono essere parimenti esentati dal pagamento della tassa di cui all'articolo 1 gli aeromobili militari stranieri.

L'onorevole Morazzoni ha presentato due emendamenti che dovrebbero essere discussi congiuntamente in quanto strettamente collegati sotto il profilo logico. Ne do lettura:

Sopprimere l'articolo 9.

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente articolo:

ART. 9-*bis*.

« Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento, la riscossione ed il versamento all'erario della tassa di cui all'articolo 1 ».

PICCINELLI. Ci troviamo di fronte ad un nuovo decreto nel quale sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento la riscossione ed il versamento della tassa. Mi domando, però, se non era più logico prevederne uno solo, evitando questa ripetizione.

È vero che i coefficienti possono essere modificati più frequentemente, rispetto ai termini e alle modalità per l'accertamento, la riscossione e il versamento all'erario della tassa in questione; ma, fatto il primo decreto, nulla vieta che si modifichi in parte, solo relativamente ai coefficienti, e non per le altre modalità. La procedura sarebbe più spedita se vi fosse un solo decreto; spetta comunque al Governo decidere.

MARZOTTO CAOTORTA. Io vorrei sapere perché è interessato al concerto il Ministro del tesoro, e non quello delle finanze, trattandosi di una tassa.

MORAZZONI, *Relatore*. Certo, se si potessero unificare le due cose in un unico decreto, in sede di coordinamento, sarebbe meglio; ma non ho osservazioni particolari da fare per mantenere il testo. Quanto all'osservazione fatta dal collega Marzotto Caotorta, debbo rispondere che è interessato al concerto il ministro del tesoro in quanto la tassa di cui ci occupiamo è un po' particolare; nella stessa relazione si è detto che essa dovrà gradatamente subire un'evoluzione, e diventare quello che è in altri paesi. In previsione di questa trasformazione, si è creduto opportuno interessare il ministro del tesoro.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma altre tasse, come quella sulle radioaudizioni e quella di circolazione, sono amministrate dal Ministero delle finanze!

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero chiarire che il decreto di cui all'articolo 3 del disegno di legge fissa semplicemente l'ammontare, anno per anno, dalla tassa; il decreto di cui si parla nell'articolo che stiamo esaminando stabilisce invece – e auguriamoci una volta per tutte – le modalità con cui si percepisce questa tassa, e si versa all'erario dello Stato presso gli uffici competenti, che sono quelli del tesoro, perché le somme derivanti da questa tassa affluiscono direttamente nelle casse del tesoro: credo sia questa la motivazione essenziale per cui è il ministro del tesoro ad essere interessato al concerto per il decreto in questione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 9 di cui il relatore, a nome del Comitato ristretto, ha chiesto la soppressione.

(*È respinto*).

L'articolo 9 s'intende pertanto soppresso.

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 9-*bis*, di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 10.

Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, sa-

ranno stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento, la riscossione, il versamento all'erario della tassa di cui all'articolo 1, nonché per l'eventuale affidamento a terzi del servizio di contabilizzazione, in attesa della costituzione di un apposito ufficio in seno alla direzione generale dell'aviazione civile.

Il relatore, a nome del Comitato ristretto, ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo con il seguente:

« È istituito presso la direzione generale dell'aviazione civile un apposito ufficio avente competenza in materia di accertamento, riscossione e versamento della tassa di cui all'articolo 1; all'ufficio è preposto un funzionario avente la qualifica di primo dirigente.

La direzione generale dell'aviazione civile nell'espletamento dei compiti di cui al comma precedente si può avvalere dei servizi di contabilizzazione e di elaborazione dei dati istituiti nell'ambito delle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo ».

Come il relatore ha già osservato, su quest'emendamento occorre chiedere il parere della I Commissione affari costituzionali.

PICCINELLI. Questo rinvio alla I Commissione affari costituzionali farebbe senz'altro ritardare l'approvazione del disegno di legge. Vorrei però fare, a questo punto, un'osservazione. L'ufficio che si dovrebbe istituire è praticamente una specie di sezione, di divisione, in quanto dovrebbe esservi preposto un funzionario con la qualifica di primo dirigente; ora mi domando se l'istituzione di un tale ufficio debba essere fissata per legge. L'articolo 97 della Costituzione stabilisce che i pubblici uffici sono organizzati secondo disposizioni di legge in modo che siano assicurati il buon andamento e l'imparzialità dell'amministrazione. E, se non erro, in questa materia la dottrina non è concorde; però vi è una prassi costante, in base alla quale mentre l'organizzazione dei ministeri viene fissata per legge, e quindi vengono così determinate anche le attribuzioni delle direzioni generali, gli uffici a livello di divisioni e di sezioni sono stati sempre fissati con provvedimenti autonomi interni del ministero competente.

Pertanto, a prescindere dal fatto che, a mio giudizio (se questa è l'interpretazione da dare all'articolo 97 della Costituzione), non possiamo espropriare il Governo delle sue responsabilità e dei poteri da esse derivanti, penso sarebbe sufficiente presentare un ordine del giorno, con il quale s'invita il ministero interessato a costituire un ufficio avente competenza in materia di accertamento, riscossione e versamento della tassa, di cui all'articolo 1 del provvedimento in esame, al quale dev'essere preposto un funzionario avente la qualifica di primo dirigente. Se il Governo accogliesse quest'ordine del giorno, potremmo evitare di sospendere la discussione del disegno di legge, in attesa di un parere, da parte della I Commissione affari costituzionali, che non sappiamo poi neppure se sarà o meno favorevole all'emendamento proposto dal Comitato ristretto, e fatto proprio dal relatore.

OTTAVIANO. Devo qui ricordare che abbiamo già avuto questa discussione in seno al Comitato ristretto, e abbiamo valutato l'opportunità di una normativa che fosse più perentoria e vincolante per il Governo su tale questione. Avevamo infatti preso in considerazione l'ipotesi di un ordine del giorno, ma abbiamo poi ritenuto più opportuno presentare un articolo preciso che impegni l'azione del Governo e istituisca quest'ufficio presso la direzione generale dell'aviazione civile. D'altra parte, in questa direzione si sta muovendo lo stesso Governo che credo a breve tempo debba presentare un disegno di legge per la ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile (queste almeno sono le notizie che abbiamo). In secondo luogo, il testo dell'articolo 10, così com'era originariamente formulato, lasciava dubbi interpretativi, nel senso che veniva approvato il principio di una contabilizzazione affidata a terzi: questo problema veniva invece risolto in modo organico nel nuovo testo elaborato dal Comitato ristretto: esso infatti oltre a stabilire l'istituzione del nuovo ufficio presso la direzione generale dell'avia-

zione civile, prevede che le apparecchiature occorrenti siano reperite all'interno dell'amministrazione statale. E quando abbiamo formulato questo emendamento, ci siamo riferiti all'attuale struttura del Ministero dei trasporti e alle possibilità di elaborazione di certo materiale da parte di questo ministero.

Dev'essere quindi accolto il principio informatore del nuovo testo dell'articolo 10, ed esso deve anche costituire un elemento di collegamento con quell'iniziativa che, in tempi molto ravvicinati, il Governo intende prendere per la ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile. Il provvedimento dovrebbe essere presentato tra poco tempo ed è previsto un periodo preciso per la costituzione di questi uffici: sei mesi, per cui c'è tutto il tempo di poter organizzare i servizi in questione in maniera adeguata.

MARZOTTO CAOTORTA. Condividendo le osservazioni fatte poc'anzi dal collega Piccinelli, ritengo si debba insistere nel chiarire se, per istituire un ufficio in un ministero, occorra o no un provvedimento di legge. Se infatti il ministero ha già la facoltà di istituirlo, non vedo perché noi dobbiamo andare a prescriverglielo per legge; è ovvio che il ministero, dovendo accollarsi un certo servizio, provvederà ad istituire il corrispondente ufficio nel modo più opportuno. Quindi possiamo al massimo formulare un ordine del giorno in quel senso. Infatti già in altre occasioni abbiamo concordato sulla necessità di una riorganizzazione e di un potenziamento della direzione dell'aviazione civile e in questo quadro il ministero non potrà non tener conto di tale esigenza. Se dunque il ministero ha questa facoltà, stabilirlo con legge significherebbe legiferare *extra moenia*, oltre che a creare impacci procedurali. Con un ordine del giorno possiamo invece ottenere gli stessi risultati.

PRESIDENTE. Vorrei far notare che se viene ritirato l'emendamento interamente sostitutivo dell'articolo 10, rimane poi in vita il testo dell'articolo 10 che in sede di Comitato ristretto ha suscitato tante perplessità.

PICCINELLI. Parte dell'articolo 10 è stata già recepita con l'approvazione dell'articolo 9-*bis*.

MARZOTTO CAOTORTA. Propongo allora la soppressione dell'articolo 10 ed invito l'onorevole Morazzoni a ritirare l'emendamento sostitutivo.

PRESIDENTE. L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 10.

PANI. Probabilmente la soluzione migliore è quella di sopprimere la seconda parte dell'articolo 10 e trasformare l'emendamento sostitutivo in un ordine del giorno.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La costituzione di un ufficio con competenza innovativa rispetto a quella normale del Ministero dei trasporti, ritengo comporti quanto meno la modifica del decreto presidenziale n. 748, già modificato con altro decreto; e quindi rimaniamo nell'ambito di una competenza amministrativa.

Mi rimetto comunque alla Commissione.

MORAZZONI, *Relatore*. Ritiro il mio emendamento interamente sostitutivo e mi dichiaro favorevole alla proposta di soppressione dell'articolo 10, considerato che rimane comunque possibile l'esazione della tassa da parte del Ministero dei trasporti.

BAGHINO. In sede di Comitato ristretto avevamo concordato un emendamento che è stato ora ritirato dall'onorevole Morazzoni e che non faccio mio per non appesantire l'*iter* del provvedimento. Ma per quanto riguarda la proposta di soppressione faccio notare che, approvandola, avremmo una legge che stabilisce una tassa e non anche chi la incassa e chi provvede alla riscossione.

MARZOTTO CAOTORTA. Ma abbiamo approvato l'articolo 9-*bis* che recita: « Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento, la riscossione ed il versamento all'erario della tassa di cui all'articolo 1 ». Perché dobbiamo ripeterlo?

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 10, di cui l'onorevole Marzotto Caotorta ha chiesto la soppressione, accettata dal relatore e per la quale il Governo si è rimesso alla Commissione.

(*È respinto*).

L'articolo 10 si intende quindi soppresso.

Poiché ai successivi articoli non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 11.

In caso di omesso o ritardato pagamento della tassa si applica la soprattassa del cinquanta per cento della somma non versata; si applicano altresì gli interessi di mora previsti dalla legge 26 gennaio 1961, n. 29, e successive modificazioni e integrazioni.

(*È approvato*).

ART. 12.

Sono solidalmente tenuti al pagamento delle tasse e delle soprattasse e degli interessi previsti dalla presente legge l'esercente ed il proprietario dell'aeromobile.

(*È approvato*).

ART. 13.

Il Ministro dei trasporti è competente a decidere su tutte le controversie relative alla tassa e alla soprattassa contemplate nella presente legge. Avverso tale decisione è ammesso ricorso dinanzi l'autorità giudiziaria entro il termine di mesi sei dalla notificazione della deicsione medesima.

(*È approvato*).

ART. 14.

Per la riscossione di quanto dovuto ai sensi della presente legge si applicano le disposizioni contenute nel testo unico delle norme per la riscossione delle entrate patrimoniali, approvato con regio decreto 14 aprile 1910, n. 639, e successive modificazioni ed integrazioni.

(*È approvato*).

ART. 15.

I proventi derivanti dall'applicazione delle tasse e soprattasse previste dalla presente legge sono riservati all'erario e devono essere versati in apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata statale.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 16.

All'onere derivante dall'affidamento a terzi del servizio di contabilizzazione della tassa valutato in lire 100 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1976 e 1977, si farà fronte mediante corrispondente riduzione dei fondi speciali di cui al capitolo n. 6856 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

L'onorevole Morazzoni ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 16.

MORAZZONI, *Relatore*. Propongo la soppressione di questo articolo per connessione con la soppressione dell'articolo 10.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole alla soppressione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 16, di cui l'onorevole relatore ha chiesto la soppressione, alla quale è favorevole anche il Governo.

(*È respinto*).

L'articolo 16 s'intende pertanto soppresso.

Il relatore, onorevole Morazzoni, ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 16 aggiungere il seguente:

ART. ....

« La presente legge entra in vigore sei mesi dopo la sua pubblicazione ».

PICCINELLI. Abbiamo già previsto che si deve predisporre un decreto intermini-

steriale per la fissazione del coefficiente e della tassa, quindi è chiaro che la legge non potrà entrare in vigore fino a quando il decreto non sarà emanato. Pertanto, non vedo che bisogno abbiamo di fissare il termine in sei mesi, anche perché il decreto potrebbe essere pronto prima di questo periodo.

MORAZZONI, *Relatore*. Si è ritenuto necessario fissare questo termine perché si tratta di una tassa che va ad incidere su dei bilanci di società a volte in misura notevole; inoltre, non bisogna dimenticare che la determinazione del costo totale del servizio si presenta complessa e che è necessario istituire tutta una serie di servizi non di normale prassi per gli uffici dello Stato.

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato il seguente subemendamento:

Sostituire la parola: « sei », *con l'altra*: « nove ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sarei dell'idea di portare il periodo da sei e nove mesi proprio per dare un congruo margine di tempo per la organizzazione di tutto quanto è necessario per pervenire alla esazione di questa tassa. Inoltre, posto che il Senato approvi questo provvedimento in tempi brevi, noi incideremmo, se si mantiene il periodo di sei mesi, sui bilanci delle compagnie nel corso dell'anno. Comunque, ritengo che si debba portare il periodo a nove mesi per consentire di scavalcare la data del 31 dicembre.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento del Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo proposto dal relatore con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Piccinelli e Ottaviano, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione trasporti,

nell'approvare il disegno di legge n. 592,

impegna il Governo

affinché istituisca, valendosi dei suoi poteri di organizzazione, presso la direzione generale dell'aviazione civile un apposito servizio per l'accertamento, riscossione e versamento della tassa di cui al predetto disegno di legge.

La Direzione generale dell'aviazione civile, nell'espletamento dei compiti di cui sopra, si potrà avvalere dei servizi di contabilizzazione e di elaborazione dei dati istituiti nell'ambito dell'amministrazione dello Stato, anche ad ordinamento autonomo ».

(0/592/1/10) MARZOTTO CAOTORTA, PICCINELLI, OTTAVIANO.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'ordine del giorno.

MARZOTTO CAOTORTA. Ringrazio il Governo e chiedo che sia posto in votazione.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Ottaviano ed altri hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione trasporti,

nel deliberare l'istituzione delle tasse in rotta per il traffico aereo (esclusi i voli nazionali) che fruisce dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta forniti dall'amministrazione italiana;

visto che nella maggioranza degli altri paesi europei tali tasse vengono contabilizzate (salve successive eventuali esenzioni) per tutti i voli, nazionali e internazionali;

considerato che nei citati paesi europei tali tasse vengono contabilizzate ed applicate dall'organizzazione *Eurocontrol;*

considerata l'opportunità e la convenienza di prevedere, in prospettiva, l'adesione dell'Italia ad *Eurocontrol*;

ritenuto perciò necessario anche in Italia giungere ad una contabilizzazione delle tasse in rotta estesa a tutti i voli, nazionali e internazionali, che fruiscono dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta forniti dall'amministrazione

italiana, salvo a decidere successivamente eventuali esenzioni;

considerato tale metodo opportuno anche per una corretta determinazione dei costi, totali e per singola ora di volo, dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta, ai fini della necessaria valutazione del costo-efficacia di tali servizi;

impegna il Governo:

1) a prevedere, sulla base dell'esperienza dell'applicazione delle tasse in rotta ai soli voli internazionali, l'estensione dell'area di applicazione di tali tasse a tutti i voli, nazionali e internazionali, che fruiscono dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta forniti dall'amministrazione italiana, salva la successiva applicazione di eventuali esenzioni;

2) a presentare al Parlamento in sede di discussione del bilancio una relazione relativa a tutti i costi che concorrono alla determinazione delle tasse in rotta.

(0/592/2/10) OTTAVIANO, PANI, BOCCHI, CASALINO.

OTTAVIANO. La questione dell'*Eurocontrol* è annosa. Già negli anni sessanta vi fu un grosso dibattito in Parlamento seguito da una serie di iniziative, tutte sullo stesso argomento.

L'Italia non aderisce a questa organizzazione europea che sta conducendo parecchie ricerche sulla materia che ci interessa. Mi sembra utile, quindi, suggerire al Governo di muoversi in questa direzione predisponendo un piano organico che affronti il problema dell'*Eurocontrol,* che sostanzialmente rappresenta la questione dei rapporti tra aviazione civile e aviazione militare, terreno sul quale è urgente mettere ordine.

Un'altra questione che mi preme sottolineare in questo ordine del giorno riguarda la regolamentazione dei voli nazionali e internazionali sulla base di un disegno di legge organico e razionale.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo non può impegnarsi, nel momento in cui la Camera si appresta a votare il provvedimento in questione, a realizzare proposte modificative dello stesso.

Il Governo può prendere atto che vi è una certa propensione per l'avvenire a prendere in considerazione determinate ipotesi che riguardano l'estensione della tassa a tutti i voli nazionali e la possibilità di un inserimento nell'*Eurocontrol,* ma oltre questo non può andare.

OTTAVIANO. L'ordine del giorno si riferisce anche alla presentazione di un allegato al bilancio.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Anche per questa parte l'impegno che il Governo può assumersi è quello di riferire le tendenze emerse in sede di presentazione del bilancio.

OTTAVIANO. Ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Poiché nessuno chiede di parlare per dichiarazione di voto, passiamo direttamente alla votazione finale. Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni può rimanere così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Soppressione delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero già trasformate in servizi automobilistici a norma dell'articolo 1, lettera *c*) della legge 2 agosto 1952, n. 1221 » (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1052):

Presenti e votanti 25
Maggioranza 13
Voti favorevoli . . . 25
Voti contrari 0

(*La Commissione approva*).

Disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni

e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta » (592):

Presenti e votanti 25
Maggioranza 13
Voti favorevoli . . . 25
Voti contrari 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Baldassari, Belci, Bernardi, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Federico, Guerrini, Lamorte, La Rossa, Lucchesi, Mantella, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Piccinelli, Salomone, Tamburini, Venturini, Zoppi.

La seduta termina alle 13,15.

IL CONSIGLIERE VICARIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO