COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

20.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 26 LUGLIO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Sostituzioni:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3

Disegno di legge (Discussione ed approvazione):

Disciplina del completamento delle operazioni relative al passaggio della gestione dei servizi e delle funzioni all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (1928) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . 3, 4, 5, 7, 9

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 3, 6, 9

BECCHETTI ITALO 9

LIGATO LODOVICO, *Relatore f.f.* 4, 7

LUCCHESI PINO 10

MATTEOLI ALTERO 7

PROIETTI FRANCO 5

RIDI SILVANO 10

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 8

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 10

PAG.

Proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):

SANGALLI ed altri: Modifiche alla legge 5 maggio 1976, n. 324, concernente nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile (709) 10

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 11, 13, 14, 15, 16, 18

BOCCHI FAUSTO 14, 16, 18

LIGATO LODOVICO, *Relatore* . . 11, 12, 14, 16, 18

PROIETTI FRANCO 12, 13

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 10, 11, 13, 14, 17

PAG.

Verifica del numero legale:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 14

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano (*Approvato dal Senato*) (1858) 19

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 19

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 19

La seduta comincia alle 10.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Sostituzioni.

PRESIDENTE Comunico che per la seduta odierna il deputato Bubbico è sostituito dal deputato Caccia, il deputato Tempestini è sostituito dal deputato Lodigiani per il provvedimento n. 1928; il deputato Tempestini è sostituito dal deputato Marte Ferrari per il provvedimento n. 709; il deputato Manchinu è sostituito dal deputato Barbalace.

Discussione del disegno di legge: Disciplina del completamento delle operazioni relative al passaggio della gestione dei servizi e delle funzioni all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (1928).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disciplina del completamento delle operazioni relative al passaggio della gestione dei servizi e delle funzioni all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale ».

Poiché il relatore, onorevole Becchetti, è assente, prego l'onorevole Ligato di riferire alla Commissione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non credo sia possibile sostituire il relatore in maniera così semplice, con una comunicazione all'inizio dell'esame del provvedimento. Avrebbe perlomeno dovuto esserci una autorizzazione. Mi chiedo: di chi sarà la responsabilità della relazione, dell'onorevole Becchetti che già l'ha scritta e distribuita, o dell'onorevole Ligato che la farà propria ?

PRESIDENTE. La responsabilità di riferire alla Commissione sarà certamente dell'onorevole Ligato. Per quanto riguarda poi la nomina o la sostituzione del relatore, l'onorevole Baghino sa bene che essa è di competenza del presidente che non è tenuto a chiedere nessuna autorizzazione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Spiego il perché di questo mio rilievo. In linea di massima abbiamo sempre lavorato in questa Commissione di comune accordo. Ma non è ammissibile – come è avvenuto – che quando il MSI avanza una richiesta in sede di ufficio di presidenza se la veda poi rifiutare. Vediamo allora di comportarci in piena regola, altrimenti lei, signor presidente, troverà sempre l'onorevole Baghino che porrà questioni, ma non per il semplice gusto di porle. Se si arriva ad una intesa generale, si può superare ogni difficoltà, purché si proceda nei nostri lavori con tranquillità, altrimenti dobbiamo tutti attenerci alle regole.

PRESIDENTE. Le faccio osservare, onorevole Baghino, che alla fine della seduta in sede legislativa renderò delle comunicazioni in relazione a ciò che è avvenuto ieri sera, per permettere alla Commissione di decidere anche sulla formazione dell'ordine del giorno e l'iscrizione di alcuni provvedimenti che ieri non hanno trovato l'unanime consenso dei gruppi.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Se siamo obbligati a ricorrere alla Commissione per la prima volta vuol dire che non andiamo d'accordo.

PRESIDENTE. Spero che oggi si possa avere un chiarimento e procedere poi d'accordo nell'ulteriore corso dei nostri lavori.

Do ora la parola all'onorevole Ligato perché riferisca sul disegno di legge n. 1928.

LODOVICO LIGATO, *Relatore f.f.* Il Governo propone all'attenzione del Parlamento un disegno di legge relativo alla disciplina del completamento delle operazioni relative al passaggio della gestione dei servizi e delle funzioni all'Azienda autonoma per l'assistenza al volo per il traffico aereo generale. Il provvedimento, presentato il 19 luglio 1984, consta di un articolo che prevede la proroga del termine delle operazioni suddette al 31 dicembre 1985. Il Governo ha presentato questo disegno di legge innovando rispetto alla prassi precedente, quella del ricorso al decreto-legge, anche per non creare *vacatio* nel passaggio della gestione dei beni dall'ispettorato del traffico aereo generale della aeronautica militare alla AAAVTAG. Per la verità il termine di due anni previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, che fissava la scadenza entro il 7 maggio 1983, è stato inteso come un termine perentorio. Tuttavia vi sono interpretazioni tendenti, invece, a classificarlo come termine ordinatorio. In ogni caso la novità del ricorso ad un disegno di legge non dovrebbe bloccare le procedure di passaggio di un servizio estremamente delicato.

L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale ha già iniziato la propria attività. Ricordo che il presidente dell'azienda nel corso di una audizione effettuata dalla Commissione ha esposto le condizioni in cui opera la AAAVTAG. Il primo passo compiuto è stato in relazione al personale. Il regolamento del personale è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il 9 giugno 1983. Sono ancora in corso le procedure per quanto riguarda i rapporti tra consiglio di amministrazione e struttura del personale, e quindi rappresentanza sindacale, per la definizione di questi problemi estremamente importanti.

Bisogna rilevare che il numero delle unità di qualità tecnica elevata trasferite dall'aeronautica militare all'AAAVTAG è abbastanza ridotto. L'Azienda ha deciso pertanto di bandire dei concorsi per l'assunzione di personale prevedendo di assumere 80 unità entro il 1984 e 450 circa nel prossimo anno. I problemi riguardanti il numero delle unità, la qualificazione professionale delle stesse e l'inquadramento dei dipendenti creano difficoltà all'attività della AAAVTAG. Ma la difficoltà prevalente – che dovrebbe essere definita con un altro provvedimento di legge all'esame di questa Commissione – è relativa alla mancanza di autonomia di ordine finanziario che finisce per essere una limitazione nell'autonomia politico-amministrativa e operativa dell'azienda stessa. La sovvenzione del tesoro che nel decreto del Presidente della Repubblica prima citato era considerata come eventuale ai fini del ripiano del bilancio per la mancata riscossione di tutte le tasse di sorvolo, ha finito per essere l'unica fonte di entrata dell'azienda. Il consiglio di amministrazione della AAAVTAG e il presidente rivendicano il rispetto della legge e chiedono che la determinazione della tassa suddetta e la sua riscossione vengano affidate direttamente all'azienda invece che al Ministero del tesoro, in base alla legislazione vigente.

L'AAAVTAG si trova di fronte a programmi di particolare importanza. Il punto essenziale è quello relativo alla radarizzazione, cioè l'estensione in tutto il paese e nelle aree limitrofe dell'assistenza e del controllo *radar*. L'AAAVTAG ha assunto la gestione del centro regionale di Milano e dell'aeroporto di Ciampino. Rimane, per il centro di Padova (che insieme a quello di Milano garantisce grandissima parte del traffico aereo) un problema di ordine procedurale.

Al centro regionale di Brindisi, in attesa dell'istituzione del centro di Masseria Orimini, è stato potenziato il *radar* di avvicinamento.

È ancora allo studio una diversa installazione del centro di Monte Sali, in Sardegna, nonché di quello di Monte Stella nel Cilento.

In merito all'installazione *radar* nel basso Tirreno, in particolare nella zona di Ustica o in alternativa a Malta, vorremmo sapere dal Governo cosa si intende fare. La zona del basso Tirreno è infatti quella di massimo traffico civile e militare e quindi richiede un'assistenza *radar* completa, moderna ed efficiente, soprattutto ricordando gli inconvenienti verificatisi in passato.

L'attività della Azienda autonoma di assistenza al volo deve essere, a mio avviso, incoraggiata poiché, conoscendo le difficoltà relative alla qualificazione del personale in un settore tecnico di altissimo livello, il suo ruolo è essenziale. Ciò non esclude la possibilità di mantenere saldi i rapporti sul piano internazionale, soprattutto in presenza di fatti innovativi quali l'utilizzazione dei satelliti al posto dei *radar* a terra.

In merito alle prospettive di inserimento dell'assistenza al volo in un contesto di collaborazione internazionale, ritengo sarebbe utile ascoltare le valutazioni tecniche e politiche del Governo.

Concludendo, desidero esprimere parere favorevole al provvedimento, invitando la Commissione ad approvarlo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FRANCO PROIETTI. Approfittando della presenza del ministro, desidero ribadire alcune considerazioni già svolte nella seduta precedente.

Finora questa Commissione si è occupata troppo spesso dei problemi dell'aviazione civile, nonostante che questo settore sia, nell'ambito dei trasporti, di dimensioni minori rispetto agli altri. Ciò denota un'attività legislativa non coordinata e una mancanza di programmazione da parte del Ministero. Si tratta, infatti, di provvedimenti che si accavallano senza un ordine e mi auguro che in futuro il Ministero dei trasporti si occupi con più attenzione del settore dell'aviazione civile, che, pur essendo marginale quantitativamente, è quello di maggior sviluppo rispetto agli altri. L'aviazione civile sarà il mezzo di trasporto che avrà una maggiore evoluzione: una ragione in più perché da parte del ministero ci sia un disegno organico e programmatico.

Oggi, pur essendo sentita l'esigenza di una riforma dell'aviazione civile, in concreto ci troviamo a discutere tanti provvedimenti particolari, spesso presentati in ritardo rispetto alle reali necessità.

Con quello in esame si proroga il passaggio della gestione dei servizi al 31 dicembre 1985. Il collega Becchetti ci ha riferito di aver avuto assicurazioni sulla congruità di questa data. Per la verità dalle audizioni svolte alcuni giorni fa risulta invece che non è facile che questa scadenza possa essere rispettata. Il presidente dell'Azienda per l'assistenza al volo ci ha esposto la situazione e ha sottolineato come l'AAAVTAG abbia difficoltà ad assorbire il personale ed acquisire gli strumenti che dovrebbero essere fatti funzionare dai tecnici che attualmente sono dell'aeronautica militare. Ha sottolineato come l'azienda stia provvedendo a risolvere questi problemi anche con l'indizione di concorsi. Ma il personale non è tecnicamente capace di gestire gli strumenti, almeno nell'immediato, perché deve ancora acquisire esperienza. Dobbiamo considerare che il servizio della sicurezza del volo è estremamente delicato e pertanto da parte del ministro dovrebbe venire una qualche rassicurazione che i concorsi verranno svolti, considerando anche le situazioni di blocco delle assunzioni. Mi domando come è possibile che di qui a dicembre l'AAAVTAG sia in condizione di assumere il personale di cui ha bisogno, in modo che il funzionamento di tutte le strutture attualmente in gestione dell'aeronautica militare avvenga con tecnici all'altezza della situazione. Di questo non vogliamo far carico al Ministro dei trasporti perché probabilmente si tratta di una vicenda delicata dif-

ficile a definirsi, ma abbiamo la sensazione che non vi sia la dovuta attenzione a questo settore, anche considerando il ritardo con cui è stato presentato il disegno di legge e il fatto che si prevedono scadenze che poi non verranno rispettate. Ritengo pertanto necessario che da parte del ministro si evidenzino le linee sulle quali il Governo intende muoversi in questo campo. È vero che nel quadro della realizzazione del piano nazionale dei trasporti sarà compreso anche questo settore della aeronautica civile e vi sarà quindi la soluzione di questo problema, ma vorremmo che questo impegno si concretasse in qualcosa di più tangibile e non di effimero come purtroppo è avvenuto in tutti questi anni. D'altronde che vi sia una scarsa attenzione verso la AAAVTAG è dimostrato dal fatto che non abbiamo ancora provveduto, nonostante la legge prevedesse che si dovesse farlo da tempo, alla definizione delle tariffe, a consentire all'Azienda la riscossione diretta e così via. Ci auguriamo che sia questa l'occasione in cui da parte del ministro si prendano gli impegni necessari ad affrontare seriamente il problema.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Innanzitutto non mi spiego perché un disegno di legge emanato il 19 luglio venga esaminato da questa Commissione immediatamente, il 26 luglio, tralasciando tutta una serie di altri provvedimenti già assegnatici da tempo, il che ovviamente comporterà un ritardo nell'approvazione degli stessi. Non me lo spiego anche perché non vedo l'indispensabilità di fissare così in fretta un termine che, come si evince dalla lettura dei provvedimenti precedenti a quello in oggetto, da cui questo deriva, non è categorico. Infatti sia nel decreto del 1981 sia nel regolamento del 1983 non viene fissata una data immediata di passaggio, ma viene stabilito un graduale trasferimento e viene anche previsto che, fin quando non sarà completato settore per settore, la responsabilità rimanga all'ente che l'ha sempre avuta. Mi chiedo allora il perché si voglia fissare un termine perentorio per il completamento del passaggio della gestione dei servizi e delle funzioni all'AAAVTAG. Questo termine è voluto dall'Azienda o dal Ministero dei trasporti? Io penso che sia stata la nuova organizzazione ad imporre questa data.

Ma perché, se già il 50 per cento di tutte le incombenze sono già passate all'Azienda? I rappresentanti della stessa, che abbiamo recentemente ascoltato, si sono lamentati per le difficoltà relative al passaggio del personale, ma hanno anche sottolineato la possibilità dell'avvio di alcuni concorsi, essendo in atto una richiesta alla deroga di quelle norme approvate con la legge finanziaria in base alle quali l'assunzione del personale è bloccata fino al 31 dicembre 1984.

Il relatore ha sottolineato come il passaggio della gestione degli impianti e lo svolgimento delle funzioni tecniche stiano procedendo con regolarità e continuità.

D'altra parte mi rendo conto che operazioni così rilevanti non potevano che creare difficoltà, nonché incontrare resistenze ed opposizioni. A queste naturali resistenze si aggiunge il fatto che, per garantire l'attività nello spazio con misure di sicurezza, si incontrano ulteriori reticenze.

Altre difficoltà nel passaggio delle competenze sorgono dal punto di vista territoriale. In proposito va poi rilevato che il trasferimento completo di competenze potrebbe portare conseguenze negative sul funzionamento della nuova organizzazione.

Nel corso delle audizioni mi sono fatto una personale convinzione, cioè che questa nuova organizzazione voglia assumere un ruolo preminente nell'attività nello spazio che l'Italia deve svolgere per la sicurezza nazionale ed internazionale. In ogni caso la complessità dei compiti è tale che, considerando anche l'esigenza di rinnovare la direzione di Civilavia e di dare al Ministero competente un'effettiva possibilità di vigilanza, il rispetto della data porta a trasferire tutte le competenze senza gli opportuni accorgimenti,

e senza garantire la continuità del servizio.

Il passaggio delle competenze potrebbe infatti aggravare l'attuale situazione, cioè la possibilità di agitazioni, scioperi ed altre disfunzioni. Non dimentichiamo che noi affidiamo ad una organizzazione a carattere civile un ambito di attività prima appartenente all'aeronautica militare; abbiamo quindi la responsabilità di controllare e vigilare sul buon funzionamento di queste attività.

Non mi sembra che sia questa la strada percorsa dal provvedimento: oggi noi obblighiamo il trasferimento entro termini ristretti, senza assicurare alcuna garanzia. Personalmente ritengo che il Governo dovrebbe essere messo in grado di non rispettare questa data perentoria qualora il rispettarla costringesse a non poter offrire le necessarie garanzie dal punto di vista tecnico, nonché per quanto riguarda una corretta politica del personale.

ALTERO MATTEOLI. Desidero aggiungere alle osservazioni avanzate dal collega Baghino una breve considerazione.

In questo provvedimento non sono comprese sufficienti garanzie, che pure il collega Baghino ha dimostrato essere necessarie nel momento in cui si trasferiscono determinate competenze.

Le garanzie non le troviamo né nella breve relazione che accompagna il disegno di legge né in quella dei due relatori – diciamo così – che ci lasciano completamente perplessi. Dobbiamo fidarci solo delle parole dell'onorevole Becchetti quando asserisce che le operazioni in questione sono iniziate il 1° aprile di quest'anno e stanno proseguendo con gradualità e continuità. Nella relazione si sottolinea che « in effetti nel giro di pochi mesi si è potuto già realizzare circa il 50 per cento del passaggio della gestione ». Si potrebbe rigirare la frase e dire che dopo tanti mesi non si è riusciti a realizzare il 50 per cento di ciò che era previsto. Vengono poi rilevate « situazioni impreviste e imprevedibili ». Dopo la indicazione precisa sottolineata all'inizio, sul fatto che « adempimenti propedeutici hanno obiettivamente finora provocato un ritardo nel completamento della gestione dei servizi », non si trova poi in tutta la relazione non dico un dato certo, ma neppure la speranza che quanto previsto si realizzi. Si dice che « le fasi di temporizzazione del piano saranno esplicitate e puntualizzate », senza però prevedere qualcosa di certo, e che sono « in corso di emanazione le occorrenti disposizioni di carattere normativo e dispositivo per tutti gli enti dipendenti e interessati alle operazioni di transito ». Tutto è in corso, tutto è allo studio, tutto sarà presto attuato, ma non c'è certezza in tutto questo. Anche l'affermazione che entro la fine del corrente anno saranno definitivamente espletati i primi concorsi già programmati è generica, non ci dà alcuna garanzia e tantomeno certezza di attuazione.

Si vogliono risolvere problemi che si trascinano da tempo fissando una data perentoria. Direi che occorre una pausa di riflessione e di approfondimento e che i contatti presi dal relatore possano averli anche i componenti della Commissione, o almeno una parte, in modo di poter esprimere un voto con maggiori garanzie. Al momento mi trovo estremamente perplesso nel prendere una decisione, come ha spiegato forse meglio di me il collega Baghino.

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

LODOVICO LIGATO, *Relatore f. f.* Ho poco da aggiungere a quanto detto nella mia relazione. L'essenzialità del servizio di assistenza al volo non credo possa essere messa in discussione ed anzi trovo strano che tutti i problemi relativi a questo servizio non vengano affrontati con la dovuta celerità e non siano sentiti, come dovrebbero, in questa Commissione, nel Parlamento e nella coscienza dei cittadini. Questo è un fatto che mi preoccupa rispetto all'impegno politico in questo comparto dei trasporti perché le questioni attinenti alla sicurezza del volo

dovrebbero segnare un punto percentuale in più rispetto ad altre.

Da parte del presidente dell'Azienda per l'assistenza al volo, ingegner Mura, non ho sentito né recriminazioni né lamentele, ma una valutazione seria e completa della situazione che teneva conto di dati oggettivi. Non ha parlato di conflittualità, ma ha sottolineato come il passaggio della gestione dei servizi avvenga senza la partecipazione dell'Azienda, non avendo questa rappresentanti, con un conseguente rallentamento delle operazioni. Desidero rilevare che non si tratta del trasferimento di un elenco di beni, ma del passaggio di funzioni di centri regionali o locali nel loro complesso (uomini, macchine, esperienze). Per quanto riguarda il personale, nelle audizioni svolte è emersa la disponibilità all'utilizzazione dei giovani che abbiano effettuato il servizio in via temporanea presso l'aeronautica militare, giovani che si sono addestrati a spese dello Stato nei centri di assistenza al volo e di controllo e che sono pertanto portatori di una esperienza che si vorrebbe recuperare attraverso una loro specifica valutazione in sede amministrativa e concorsuale.

Per quanto riguarda il termine per il completamento del passaggio della gestione dei servizi, nella mia interpretazione non si tratta di un termine perentorio – e lo dimostra anche lo strumento legislativo adottato –. Trattandosi, come ho già detto, del passaggio di specifiche funzioni e non solo di beni, un termine perentorio non sarebbe neppure ipotizzabile anche perché questo passaggio richiede una valutazione congiunta di due amministrazioni e ciò complica di molto le cose. Sono stato estremamente critico nel momento in cui fu costituito il consiglio di amministrazione di questa Azienda e ho manifestato la mia opposizione dimettendomi dalla Commissione di cui facevo parte. Devo dire che oggi sono stati compiuti importanti passi in avanti. Non ho mai ascoltato un presidente di un consiglio di amministrazione così chiaro nell'esposizione tecnica e politica dei problemi della propria azienda e questo costituisce il momento di saldatura sul piano della fiducia del Parlamento rispetto al modo di gestione della AAAVTAG. Che poi il dissenso si debba riaprire in termini generali rispetto a valutazioni politiche che dovessero emergere in relazione alla riforma di Civilavia – per la quale il Governo ha già predisposto un disegno di legge – esprimeremo in piena libertà il nostro giudizio al momento opportuno.

Che un termine ci debba essere, anche se ordinatorio, per il passaggio della gestione dei servizi in questione, mi sembra necessario ai fini dell'individuazione della data entro cui realizzare questo trasferimento di competenze, distinguendo i due momenti dell'assistenza al volo, entrambi importanti, sia pure rispondenti a finalità diverse, che sono quello della salvaguardia sul piano della difesa dei cieli del paese e quello dell'assistenza in rotta agli aerei nazionali o di compagnie straniere che attraversano i cieli dell'Italia.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* La materia oggetto di questo disegno di legge doveva essere disciplinata da un decreto-legge, trattandosi di termini che, pur essendo ordinatori e non perentori come diceva l'onorevole Ligato, sono quelli attraverso i quali si realizza la gestione di un servizio fondamentale ai fini dell'efficienza e della sicurezza del traffico aereo. Il rispetto di tali termini risale alla valutazione della piena responsabilità di chi espleta l'esercizio dell'assistenza al volo.

Se il Governo ha deciso di presentare un disegno di legge, per il quale è stata chiesta la procedura di urgenza dopo una consultazione con i rappresentanti dei gruppi parlamentari e con il ministro per i rapporti con il Parlamento, lo ha fatto per non caricare di lavoro il Parlamento e per non abusare della decretazione d'urgenza.

Per quanto riguarda i termini previsti per il completamento delle operazioni relative al passaggio della gestione, occorre fare riferimento ai gravi problemi di efficienza dell'Azienda. Il nuovo assetto, tec-

nicamente sofisticato, non è attuabile con gli strumenti, i mezzi ed il personale oggi esistenti e la situazione è tale da non consentire all'Azienda di entrare in piena efficienza entro il termine che la legge del 1981 prevedeva.

Tra i principali problemi incontrati nel completamento della assunzione della gestione dei servizi vi è quello relativo al personale. Il mercato infatti non offre operatori del settore e tutto dipende dalla disponibilità e dalla volontà del personale militare di accedere a questa nuova struttura; di fatto si sono verificati notevoli ritardi e la data del 31 dicembre 1985 costituisce un termine congruo per superarli. Sarà responsabilità del ministro assicurare una corretta ed efficiente gestione del servizio: queste sono le garanzie che ritengo di poter dare all'onorevole Baghino.

Vorrei infine rilevare che questo provvedimento non è una ennesima leggina che si aggiunge ad altre. Non è vero che il Governo presta scarsa attenzione al settore dell'aviazione civile, perché le proposte che vengono avanzate rappresentano un insieme organico di provvedimenti, tra i quali non esiste alcuna divaricazione. Devo altresì assicurare che proprio in questi giorni, sulla base di uno schema elaborato dal Ministero dei trasporti, avrà luogo un incontro con i sindacati al fine di elaborare uno schema di riforma di Civilavia. Ribadisco in questa sede l'impegno, già assunto in precedenza, a presentare in proposito un disegno di legge entro il mese di settembre.

ITALO BECCHETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, chiedo scusa per il ritardo con cui partecipo a questa riunione. La relazione del collega Ligato è stata così esauriente che non vi è da aggiungere nulla e sono lieto che la Commissione abbia iniziato i suoi lavori pur in mia assenza.

Nell'approfondire la materia oggetto del provvedimento, mi ero soprattutto preoccupato di verificare che la nuova data proposta fosse fondata su giuste previsioni; dalla direzione generale della azienda ho avuto dettagliate assicurazioni in tal senso.

Pertanto, ricordando che sono già stati compiuti circa il 50 per cento degli adempimenti relativi al trasferimento dei servizi e che ora è possibile elaborare un piano più articolato e coordinato per la gestione dei residui adempimenti, non posso che associarmi alla richiesta di approvare al più presto il provvedimento.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico:

ARTICOLO UNICO.

Il termine previsto dal secondo comma dell'articolo 37 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, per il completamento delle operazioni relative al passaggio della gestione dei servizi e delle funzioni dal Ministero della difesa e dalla direzione generale dell'aviazione civile all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, è differito al 31 dicembre 1985.

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

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. A nome del gruppo MSI-destra nazionale preannuncio la nostra astensione dal provvedimento, poiché siamo contrari ad un rapido trasferimento delle funzioni. Fissare una data, con la preoccupazione di doverla rispettare, potrebbe nuocere alla complessità dei problemi e sappiamo bene quali sono le difficoltà esistenti nei rapporti con l'aeronautica.

Mi riferisco soprattutto ai problemi del personale perché a suo tempo non fu preso alcun impegno preciso e si disse soltanto che nei concorsi sarebbe stata data preferenza a chi proveniva dal servizio aeronautico. Oggi il problema dunque non è di carenza assoluta di questo tipo di personale, bensì un problema di mancati trasferimenti: molti che avevano fatto domanda per passare all'Azienda autonoma

l'hanno ritirata e al tempo stesso le autorità militari hanno difficoltà nel permettere l'esodo di chi vuole essere trasferito, poiché anche in quel settore c'è carenza di organico.

Dunque la nostra astensione rispecchia il timore che per fare presto non si faccia bene ed auspichiamo che il ministro tenga conto delle nostre riserve.

SILVANO RIDI. Desidero esprimere una certa preoccupazione per i ritardi con cui si procede al trasferimento del personale; tale preoccupazione riguarda anche l'atteggiamento delle autorità militari, il cui comportamento non sembra coerente rispetto agli impegni assunti.

A nome del gruppo comunista preannuncio tuttavia un voto positivo favorevole al disegno di legge, ritenendo che il ministro sia in grado di rappresentare al Governo, oltre alle difficoltà esistenti, tutte le implicazioni negative che i ritardi comportano. Il Governo ha gli strumenti idonei per indurre chiunque a rispettare gli accordi sottoscritti.

PINO LUCCHESI. Preannuncio che il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore di questo provvedimento, condividendo in pieno le considerazioni fatte dal relatore. Prendiamo atto delle affermazioni del ministro e soprattutto dell'impegno ad affrontare questa complessa materia immediatamente alla ripresa autunnale dei lavori parlamentari.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disciplina del completamento delle operazioni relative al passaggio della gestione dei servizi e delle funzioni all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale » (1928).

Presenti	27
Votanti	25
Astenuti	2
Maggioranza	13
Voti favorevoli	25
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Becchetti, Bernardi Guido, Bocchi, Caccia, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gradi, Grottola, La Penna, Ligato, Lodigiani, Lucchesi, Manchinu, Pernice, Picano, Potì, Proietti, Quieti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Sanguineti, Santuz, Stegagnini.

Si sono astenuti:

Baghino, Matteoli.

Seguito della discussione della proposta di legge Sangalli ed altri: Modifiche alla legge 5 maggio 1976, n. 324, concernente nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile (709).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Sangalli ed altri: « Modifiche alla legge 5 maggio 1976, n. 324, concernente nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile ».

Ricordo che in una precedente seduta è stata svolta la relazione e la discussione sulle linee generali. Essendosi il Governo riservato di dare il suo giudizio sul testo predisposto dal gruppo di lavoro, do senz'altro la parola al ministro Signorile.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Le uniche perplessità riguardano l'articolo 5 che presenta nella elaborazione del gruppo di lavoro delle modifiche sostanziali rispetto al testo governativo; in particolare, nella determinazione dei costi dei servizi sostenuti dall'Azienda, viene ef-

fettuato un sistema di calcolo della tassa comprendente i costi di assistenza per i voli interni e per l'assistenza in terminale senza far riferimento ai voli internazionali. Ciò comporta un aumento notevole del calcolo della tassa dovuta per i voli internazionali, determinando sostanzialmente uno squilibrio nella valutazione che ci porterebbe fuori del dettato della legge n. 411 che prevede: « 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 ». La norma elaborata dal gruppo di lavoro, invece, vuole stabilire una tassa sui voli nazionali con un sistema di calcolo che fatalmente determina il suo gonfiaggio. Ciò rappresenterebbe una modifica all'economicità complessiva del sistema del trasporto aereo, per cui il Governo non ritiene percorribile la proposta avanzata. Chiedo pertanto che l'articolo 5 venga riformulato in modo da riprodurre esattamente il contenuto dell'articolo 3 del disegno di legge n. 437 presentato al Senato. Ribadisco che la norma proposta dal gruppo di lavoro non è relativa ad aspetti marginali, ma comporta una ricaduta economica e, come tale, non può essere vista soltanto nell'ottica dell'Azienda o dell'entrate dell'Azienda, ma nelle sue conseguenze complessive sul costo del trasporto aereo.

Pregherei la Commissione di pronunciarsi in proposito, ferma restando la riserva del Governo sull'articolo 5.

Dovrebbe poi essere riformulato l'articolo 8, ma in proposito non ritengo di dover porre un'esplicita riserva.

Il Governo rimane fermo nell'opinione che sia opportuno fare riferimento preciso al costo dei servizi sostenuto, perché il riferimento alla legge n. 411 è equivocabile. Una valutazione che riguardi complessivamente la ricaduta sul costo del trasporto nel suo insieme è molto delicata e non è affidabile ad un atto di legislazione; togliere un punto di riferimento specifico determinerebbe un incremento del costo della tassa, che ha una ricaduta diretta sui costi interni.

Ribadisco dunque la necessità di effettuare il calcolo con riferimento al costo dell'assistenza all'attività internazionale, per non fare una valutazione della tassa che comprenda anche il costo di assistenza per i voli internazionali e l'assistenza ai terminali.

Secondo i calcoli fatti dal Ministero, nel caso di approvazione dell'articolo 5 del testo elaborato dal gruppo di lavoro si avrebbe un maggior onere di 130 miliardi di lire (a prezzi 1983) per le compagnie aeree, maggior onere che in ogni modo ricadrebbe sull'utenza, in particolare per quella che utilizza i voli *charter*, quindi con notevole danno per l'economia del paese.

Ritengo necessario tornare alla formulazione originaria dell'articolo 3 del disegno di legge n. 437 presentato al Senato.

PRESIDENTE. In concomitanza di votazioni in Aula, sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 11,30, è ripresa alle 14,20.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione della proposta di legge.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro; debbo però far presente che le due formulazioni in discussione determinano una sostanziale equiparazione dei costi. Ricordo che nel 1983 l'Azienda per l'assistenza al volo ha computato il costo dell'unità di servizio operativa in 630 miliardi di lire complessivi, che ancora è piuttosto basso rispetto a quelli praticati all'estero.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ho delle perplessità per quanto riguarda la parte relativa al concerto del ministro del tesoro.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Il concerto col ministro del tesoro aveva senso prima della riforma, non oggi poiché si tratta di un'azienda autonoma per la quale non è più richiesto il

concerto fra il ministro della difesa e quello del tesoro.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Cosa significa sul piano pratico ed operativo voler ripristinare la prima parte dell'articolo 3 della legge n. 411 del 1977 ? Significa che l'Azienda per l'assistenza al volo fa il computo di tutte le spese che sono connesse all'assistenza al volo per gli aerei di traffico internazionale, questa somma viene divisa per il numero delle unità operative e quindi il prodotto dà il « cut ». Ai fini del chiarimento di carattere complessivo della materia secondo i dati forniti dalla AAAVTAG il « cut » italiano, fermo al 1981, è di 13,20 dollari, quello per il 1983 secondo una stima è di 28,32 dollari, contro i 42,64 della Repubblica federale tedesca, i 54,42 della Gran Bretagna, i 57,47 della Svizzera ed i 39,35 dell'Austria. Il costo di assistenza in volo per le rotte internazionali si trasforma in una tassa, l'assistenza in volo per le rotte nazionali rientra nella tariffa, che è cosa diversa, ma non c'è dubbio che quando si stabiliscono le tariffe per l'assistenza al volo nazionale bisogna tener conto anche della tassa per il volo internazionale in modo da evitare effettive disparità. Ci sono quindi due ordini di problemi: il primo è di riuscire a calcolare l'incidenza percentuale di strutture, uomini, risorse, mezzi e progettazione che si possono addebitare esclusivamente al servizio internazionale, alleggerendo la pressione di quello nazionale in presenza di variazioni che ammontano a 130 miliardi di lire, che diventano settemila lire per unità operativa.

La Commissione, accettando l'invito del Governo, si orienta verso la trasparenza dei programmi e dei servizi per cui il « cut » internazionale è riferito alle spese per impegni squisitamente internazionali e nessuno potrà avanzare riserve sul comportamento dell'Azienda italiana. Poiché sappiamo che c'è un'attuazione graduale di questa tassa che nella legge istitutiva veniva indicata in una misura non inferiore al 50 per cento del costo mentre di fatto nel 1981 con i decreti ministeriali è già arrivata all'80 per cento - secondo il calcolo che è stato presentato - lo stesso articolo 5, al quarto comma, prevede che il calcolo di cui al primo comma dell'articolo 3 della legge n. 411 deve essere effettuato sulla base di una quota non inferiore all'80 per cento del costo totale sostenuto dall'Azienda. Va poi tenuto conto del fatto che la stessa legge prescrive che entro il 1987 si debba raggiungere il 100 per cento dei costi, in modo da definire una volta per sempre il problema della determinazione della tassa di sorvolo. Lo stesso terzo comma dell'articolo in questione indica quali siano le spese di esercizio e degli impianti e le spese amministrative, di gestione delle quali bisogna tenere conto per valutare il costo complessivo dei servizi da garantire per le linee nazionali ed internazionali.

Credo di essere stato chiaro sul punto dell'articolo 5 e di aver contribuito al superamento di quella diversità di vedute che si era manifestata questa mattina all'interno della Commissione. Per concludere mi dichiaro favorevole alla proposta del ministro Signorile di modificare il contenuto dell'articolo 3 del disegno di legge n. 437 presentato al Senato.

FRANCO PROIETTI. Credo che dovremo capirci bene: si tratta della tassa che deve essere pagata per i servizi che l'AAAVTAG consente ai vettori per i voli internazionali, mentre altra cosa è la tariffa per i voli nazionali. La proposta fatta dal relatore, a modifica del testo del gruppo di lavoro, consiste in questo: mentre nel testo del gruppo di lavoro si conteggiano tutte le unità di servizio, sia dei voli internazionali sia dei voli nazionali, per stabilire quale debba essere la tassa in relazione all'obiettivo che il relatore ha dato all'Azienda, cioè realizzare un equilibrio di bilancio attraverso le entrate, la proposta del relatore tende a scindere le due cose: si definisce quale deve essere la tassa di sorvolo per i voli internazionali, poi lo si farà per i voli nazionali. La difficoltà sta nel definire bene e quantificare con esattezza i due tipi di costi, anche perché l'Azienda tende ad unificare il conteggio. Se l'obiettivo

della legge è quello di garantire un equilibrio di bilancio dell'Azienda, allora questa norma non può essere accettata. Se teniamo basse le tasse per i voli internazionali, allora dobbiamo elevare le tariffe nazionali, e viceversa, per mantenere l'equilibrio. L'altra alternativa può essere quella di mantenere basse sia tariffe sia tasse, se lo Stato poi provvederà a risanare il bilancio dell'Azienda. Possiamo anche accedere al conteggio delle percorrenze internazionali, ma il problema è di definire le tariffe nazionali.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Quando si dice che il calcolo del « cut » deve essere fatto sulla base di una quota non inferiore all'80 per cento della spesa complessiva, il problema dell'equilibrio di bilancio viene in qualche maniera recuperato. Ma per quanto riguarda i vettori internazionali difficilmente può essere accettato il discorso della definizione della tassa sulla base dei costi dei nostri servizi interni, anche perché potremmo prestarci a contestazioni pesanti, e soprattutto ci porremmo in una situazione di disparità.

FRANCO PROIETTI. Approssimativamente, in base a calcoli da me fatti, se consideriamo separatamente le percentuali dei voli nazionali e internazionali si ottiene un coefficiente pressoché identico a quello che otterremmo se facessimo un conteggio globale. Poiché è da ritenere che la percentuale di variazione tra voli nazionali e internazionali si manterrà costante, credo che questa situazione di equilibrio continuerà. La mia preoccupazione è di non appesantire di più le tariffe nazionali rispetto alla tassa di sorvolo internazionale.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Credo che si stiano confondendo dei problemi diversi, ed allora è necessaria una precisazione. L'articolo 1 della proposta di legge in esame fa riferimento alla legge n. 324 del 1976 che riguarda i voli nazionali, mentre l'articolo 5 si riferisce alla legge n. 411 che riguarda esclusivamente i voli internazionali. Quando allora si fa riferimento all'articolo 1 dobbiamo capire se è quello della legge n. 324 o quello della legge n. 411 ! Bisogna fare riferimento in tutto il testo ai voli internazionali.

PRESIDENTE. Secondo la proposta del ministro e del relatore il coefficiente unico di tassazione previsto dall'articolo 5 riguarda solo i voli internazionali. Passiamo all'esame degli articoli nel testo elaborato dal gruppo di lavoro. Poiché al primo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Il primo comma dell'articolo 8 della legge 5 maggio 1976, n. 324, è sostituito dal seguente:

« La misura dei diritti prevista dalla presente legge è soggetta a revisione ogni anno, da attuarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, sentita la Commissione di cui al successivo articolo.

Il decreto di cui al primo comma entra in vigore 90 giorni dopo la data della sua pubblicazione ».

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

L'ultimo comma dell'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, è sostituito dal seguente:

« Il diritto è dovuto direttamente dal vettore che se ne rivale nei confronti del passeggero esponendone l'ammontare nell'apposita tabella " tassa " del biglietto passeggeri ».

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 2.

2. 1.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Propongo di sopprimere questo articolo poiché non ritengo giusta la previsione della « tassa » nel biglietto passeggeri. Se è stato effettuato il pagamento del biglietto l'accertamento del vettore rappresenta una perdita di tempo dal momento che lo stesso si rivale del diritto nei confronti del passeggero nel biglietto medesimo. La norma di cui all'articolo 2 rappresenta pertanto una complicazione; è perfettamente inutile la distinzione nel biglietto delle due cifre.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Sono contrario alla soppressione dell'articolo 2 perché l'utente deve sapere esattamente qual è il costo del biglietto aereo e qual è il costo dei servizi aeroportuali.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Il Governo è contrario alla soppressione dell'articolo 2.

FAUSTO BOCCHI. Ritengo non chiara la normativa di cui all'articolo 2; anzi, una maggiore chiarezza sarebbe auspicabile per il provvedimento nel suo complesso che rischia di complicare i rapporti tra gli utenti e l'Azienda degli assistenti al volo. Del resto l'articolo 5 della legge n. 324 del 1976 è abbastanza chiaro, quindi se dobbiamo procedere ad una modifica dello stesso dobbiamo farlo in senso migliorativo.

Il passeggero deve sapere con chiarezza qual è il costo del biglietto; ma chi fa uso dei biglietti rilasciati nel nostro paese lo sa perfettamente, quindi non vedo l'utilità di modificare la normativa vigente, che ritengo chiara.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. C'è da dire che la individuazione e la specificazione del costo del diritto agevola anche un rapporto finanziario e contabile tra la società di gestione degli aeroporti ed i vettori. Nel caso specifico devo far presente che gli aeroporti del nostro paese la cui gestione è affidata a società sono ben pochi, mentre per molti la gestione è affidata ai vettori.

PRESIDENTE. Il parere del relatore e del Governo resta dunque contrario allo emendamento Baghino.

FAUSTO BOCCHI. Io non ritengo di grande utilità il contenuto dell'articolo 2, che forse finisce per complicare le procedure di rilascio dei biglietti aerei.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Prima che si passi alla votazione chiedo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Devo ricordare all'onorevole Baghino che in base all'articolo 46, quarto comma del regolamento, la presidenza non è obbligata a verificare se la Commissione sia, oppure no, in numero legale per deliberare, se non quando ciò sia richiesto da quattro deputati. Ciò nonostante, ritengo di poter autorizzare tale verifica.

Verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Si faccia la chiama per la verifica del numero legale.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, fa la chiama.

(*Segue la chiama*).

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione è in numero legale per deliberare.

Hanno risposto all'appello:

Baghino, Barbalace, Becchetti, Bernardi Guido, Bocchi, Caccia, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Ferrari Marte, Gradi, Grottola, La Penna, Ligato, Lucchesi, Matteoli, Pernice, Picano, Potì, Proietti, Quieti, Ridi, Russo Ferdinando, Santuz.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Pongo dunque in votazione l'articolo 2 di cui l'onorevole Baghino ha chiesto la soppressione.

(*È approvato*).

L'emendamento soppressivo Baghino risulta pertanto respinto.

Poiché agli articoli 3 e 4 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 3.

La lettera *g*) dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, è sostituita dalla seguente:

« *g*) alla predisposizione degli elementi tecnico-economici delle tariffe dei propri servizi, nonché all'accertamento, alla registrazione, alla contabilizzazione, all'imputazione ed alla riscossione del provento di cui all'articolo 1 della legge 11 luglio 1977, n. 411 ».

(*È approvato*).

ART. 4.

L'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, è sostituito dal seguente:

« ART. 20. – (*Entrate*). — Le entrate dell'Azienda sono costituite:

dal provento di cui alla lettera *g*) del precedente articolo 3;

dalle tariffe per i propri servizi determinate ai sensi del precedente articolo 8, numero 12);

dai ricavi per la vendita di beni immobili e mobili;

da eventuale sovvenzione di equilibrio a carico del bilancio dello Stato;

da ogni altra eventuale entrata ».

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

L'articolo 3 della legge 11 luglio 1977, n. 411, è sostituito dal seguente:

« Il coefficiente unitario di tassazione (t) è calcolato dividendo il costo dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta per il numero totale delle unità di servizio prodotte da tale tipo di attività ed è determinato con decreto del Ministro dei trasporti.

Il costo di cui al precedente comma comprende gli oneri finanziari relativi all'ammortamento ed agli interessi delle spese degli impianti di assistenza al volo, nonché le spese di esercizio degli impianti e le spese amministrative di gestione della tassa di cui all'articolo 1 ed è determinato annualmente su proposta dell'AAAVTAG, dal Ministero dei trasporti sulla base dei costi e delle spese previsti nell'anno in cui la tassa verrà applicata, avuto anche riguardo ai costi ed alle spese sostenuti negli anni precedenti, sentito il parere della Commissione di cui all'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 324.

Il calcolo di cui al primo comma è effettuato sulla base di una quota non inferiore all'80 per cento del costo totale sostenuto dall'Azienda in relazione all'andamento del traffico nello spazio aereo nazionale nonché delle variazioni intervenute negli altri Stati in materia di diritti per l'uso delle radioassistenze e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta.

In ogni caso entro il 1987, il calcolo dovrà essere effettuato sulla base dell'intero costo sostenuto dall'AAAVTAG ».

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Su questo articolo chiedo la votazione segreta.

PRESIDENTE. Domando se questa richiesta sia appoggiata.

(*Non è appoggiata*).

Onorevole Baghino, non essendo la sua richiesta appoggiata dal prescritto numero

di deputati, ai sensi dell'articolo 51, secondo comma, del regolamento, si procederà alla votazione per alzata di mano.

Il relatore, onorevole Ligato, ha presentato il seguente emendamento 5. 1:

Sostituire il primo comma con il seguente:

L'articolo 3 della legge 11 luglio 1977, n. 411, è sostituito dal seguente: « Il coefficiente unitario di tassazione (t) è calcolato determinando il costo dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta per le attività aeree internazionali e dividendolo per il numero totale delle unità di servizio prodotto da tale tipo di attività ed è determinato con decreto del ministro dei trasporti ».

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente subemendamento 0.5.1:

Dopo le parole: Tipo di attività, *aggiungere le seguenti*: riferita all'anno solare precedente.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Quando noi scriviamo che dobbiamo calcolare il « cut » dividendo il costo dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta per il totale delle unità di servizio prodotto da tale tipo di attività non diciamo né come viene calcolato questo costo né come viene calcolata questa attività. E poi a quale data? In base all'anno precedente, altrimenti come si potrebbe determinare?

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. La risposta all'interrogativo del collega Baghino sta nel secondo comma, che assorbe anche l'emendamento proposto e costituisce uno dei punti di valutazione da parte del gruppo di lavoro. La precedente legge faceva riferimento all'anno precedente, mentre questa nuova normativa innova facendo riferimento ad una previsione per l'anno in cui la tassa è applicata, e l'ultima parte del comma tiene conto anche della previsione contenuta nella proposta di legge Sangalli ed altri.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non insisto e ritiro il mio subemendamento. Voterò però contro questo articolo che prevede di effettuare un calcolo su una previsione senza tenere conto di quanto già avvenuto: mi pare assurdo basare la tassazione sul previsto e non sull'avvenuto.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Questa osservazione è fondata ma le faccio notare che il secondo comma dell'articolo 5 recita, tra l'altro: « avuto anche riguardo ai costi ed alle spese sostenuti negli anni precedenti », per cui c'è una valutazione media degli anni precedenti oltre a quella relativa all'anno solare in cui si applica la tassa.

PRESIDENTE. Nella vecchia impostazione si andava a consuntivo mancando tutto quello che poteva essere contenuto in una capacità di sviluppo, invece la previsione anche del servizio ci dà il totale di quello che si è realizzato nell'anno precedente e della previsione dello sviluppo ed è quindi molto più congrua.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ho già detto che rinuncio al mio subemendamento.

FAUSTO BOCCHI. A proposito dell'articolo 5 e dell'emendamento del relatore desidero dire che dal dibattito svoltosi questa mattina e dalle precisazioni del ministro ci sembrava fosse emersa l'esigenza di una precisa determinazione tra le due proposte avanzate rispettivamente dal relatore e dal ministro non in base a documenti già a nostra conoscenza. Il ministro ci ha letto con precisione una determinazione della direzione generale di Civilavia che conoscevamo, ma che era una esplicazione dell'onere di 130 miliardi senza confrontare delle ipotesi, nell'uno e nell'altro caso, per la determinazione del coefficiente unitario. Ci sembra che il collega Proietti abbia sottolineato come allo stato dei fatti, considerando le unità di volo internazionali e nazionali prese congiuntamente o separatamente, si ottiene un coefficiente di tassazione pressoché identico. Si

tratta quindi di avere una precisazione, perché nella nota cui si richiama il ministro vi sono altre considerazioni che non vorrei non avessero nulla a che vedere con il testo che andiamo a definire e influissero nella valutazione dell'onere di 130 miliardi per le compagnie aeree e per l'utenza.

Voteremo a favore di questo articolo, ma preannunzio all'articolo 8 la presentazione di un emendamento tendente a prevedere il parere della Commissione di cui alla legge n. 324 per la determinazione del coefficiente unitario di tassazione, perché avremmo una maggiore garanzia nella valutazione delle componenti interessate alla formazione di detto coefficiente, che tende non solo a determinare una tassa, ma a diventare il punto di riferimento nella fissazione delle tariffe.

Per le giuste preoccupazioni sottolineate per quello che potrà accadere, con il crescere della deregolamentazione, con la concorrenza, in relazione al trasporto aereo e alle questioni economiche che riguardano lo sviluppo del paese e alcuni settori dell'attività industriale e turistica, vorremmo che a questo problema fosse dato il massimo di garanzia.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Ne prendo atto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore 5. 2.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 5 con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Poiché gli articoli 6 e 7 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 6.

L'articolo 8 della legge 11 luglio 1977, n. 411, è sostituito dal seguente:

« ART. 8. - Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento della tassa di cui all'articolo 1 ».

(*È approvato*).

ART. 7.

L'articolo 13 della legge 11 luglio 1977, n. 411, è soppresso.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

L'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 324 è così modificato:

« Presso il Ministero dei trasporti è istituita una commissione presieduta dal Ministro per i trasporti o da un sottosegretario da lui delegato e composta dai seguenti membri:

un membro del Consiglio superiore della aviazione civile;

due funzionari della Direzione generale dell'aviazione civile;

un funzionario del Ministero del tesoro;

un funzionario del Ministero delle finanze;

due esperti in rappresentanza degli enti gestori di aeroporti;

due esperti in rappresentanza dei vettori aerei nazionali;

due funzionari dell'AAAVTAG.

I funzionari dell'Amministrazione dello Stato debbono avere qualifica non inferiore a quella di primo dirigente. Le funzioni di segretario della commissione sono svolte da un impiegato della carriera direttiva della Direzione generale dell'aviazione civile.

La commissione è nominata con decreto del Ministro per i trasporti.

La predetta commissione deve essere altresì sentita sia per quanto attiene alla

determinazione e alla modifica delle tariffe relative ai servizi di trasporto aereo di linea per passeggeri e merci effettuati all'interno del territorio nazionale, sia in ordine alla misura delle tariffe dei servizi di assistenza a terra degli aeromobili, ai passeggeri, ai bagagli e alle merci ogni qualvolta il Ministro per i trasporti ne stabilisce l'ammontare in base alle disposizioni vigenti ».

Gli onorevoli Bocchi, Proietti e Pernice hanno presentato il seguente emendamento:

Dopo l'ultimo comma aggiungere il seguente:

« La predetta commissione deve inoltre essere sentita ai fini della determinazione del coefficiente unitario di tassazione previsto dal primo comma dell'articolo 3 della legge 11 luglio 1977, n. 411 ».

8. 1.

FAUSTO BOCCHI. Ho già spiegato prima la *ratio* di questo emendamento. Tornando un attimo a prendere in considerazione l'articolo 5, si evidenziano due tipi di atti: il decreto *tout court* del ministro dei trasporti nella definizione del coefficiente unitario di tassazione e, per quanto riguarda i costi, la loro determinazione, su proposta dell'Azienda, da parte del Ministero dei trasporti, sentita la commissione di cui alla legge n. 324. Stante l'incertezza che vi è intorno a questo articolo, per avere un elemento in più di garanzia proponiamo che la commissione predetta debba essere sentita anche ai fini della determinazione del coefficiente unitario di tassazione.

LODOVICO LIGATO, *Relatore*. Credo che questo emendamento non rappresenti altro che l'accentuazione di un principio già enunciato. Infatti, gli elementi che rientrano nella determinazione del coefficiente unitario di tassazione sono il costo e le unità di servizio rese. Per quanto riguarda il costo, già è prevista la consultazione della commissione: per quanto attiene al numero totale delle unità di servizio prodotto - i passaggi sull'aerovia internazionale - si tratta di un elemento che emerge dai registri dell'attività dell'Azienda. Ritengo pertanto l'emendamento pleonastico.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Dichiaro che mi asterrò su questo emendamento in quanto lo ritengo ripetitivo, essendo già prevista la consultazione della commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Proietti, Bocchi, Pernice.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 8 con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Il relatore, onorevole Ligato, a nome del gruppo di lavoro, propone il seguente nuovo titolo:

« Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile, di utilizzo del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta e modifiche all'ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano (Approvato dal Senato) (1858).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano », già approvato dal Senato nella seduta del 28 giugno 1984.

Non essendo ancora pervenuti i prescritti pareri, rinvio il seguito della discussione ad altra seduta. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Sangalli ed altri: « Modifiche alla legge 5 maggio 1976, numero 324, concernente nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile » (709) *con il seguente nuovo titolo*: « Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile, di utilizzo del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta e modifiche all'ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale ».

Presenti e votanti . . . 24
Maggioranza 13
Voti favorevoli . . 22
Voti contrari . . . 2

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Barbalace, Becchetti, Bernardi Guido, Bocchi, Caccia, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Ferrari Marte, Gradi, Grottola, La Penna, Ligato, Lucchesi, Matteoli, Pernice, Picano, Potì, Proietti, Quieti, Ridi, Russo Ferdinando, Santuz.

La seduta termina alle 15,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO