SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

11° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 MAGGIO 1977

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle "Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato » **(416)**
(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 157, 159
BAUSI (*DC*), *relatore alla Commissione* . 158
CARRI (*PCI*) 158

« Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta » **(562)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . 159, 160, 162 e *passim*
CARRI (*PCI*) 165
DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti* . . . . . 160, 162, 164 e *passim*
DEGOLA (*DC*) 161, 164, 165
GUSSO (*DC*), *relatore alla Commissione* *Pag.* 161 164, 165
SGHERRI (*PCI*) . . . . 161, 162, 163 e *passim*
TONUTTI (*DC*) 161

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

A V E L L O N E , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle "Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato" » (416)
(*Seguito della discussione e rinvio*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Ammodernamento del si-

stema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni delle "Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato"».

B A U S I , *relatore alla Commissione.* Si riprende questo argomento per la seconda volta poichè già in precedenza una prima seduta fu dedicata in buona parte alla materia e tutti convenimmo che era necessario ed opportuno riflettere per stabilire se la formulazione del provvedimento che ci veniva presentato poteva essere soddisfacente rispetto alle esigenze cui la legge medesima intendeva rispondere. Cioè se il trattamento a favore del trasportato (persona fisica) e del trasporto (cose) poteva ritenersi sufficientemente tutelato rispetto alla precedente legislazione che comprendeva disposizioni fortemente a favore dell'Amministrazione e quindi a danno dell'utente.

Posso dare in visione ai colleghi, se lo ritengono opportuno, una raccolta da me effettuata delle varie interpretazioni che in sede giurisdizionale sono state date a queste norme, e per la verità dobbiamo dare atto che il Ministero, il Governo si sono premurati di risolvere in senso positivo i vari inconvenienti, in occasione dei quali il danneggiato in una sinistro ferroviaro si trovava sostanzialmente gravato dall'onere della prova di responsabilità da parte delle Ferrovie, cosa che si rivela sempre difficilissima da dimostrare.

La formulazione attuale, anche se meritevole di qualche ulteriore approfondimento, ad un attento esame si dimostra sufficientemente idonea a risolvere in maniera più equa i vari casi specifici. Tuttavia ritengo che la Commissione dovrebbe prendere in considezione alcuni emendamenti, anche di carattere tecnico, per offrire una organicità più ampia al disegno di legge. Gli emendamenti sono elencati nell'appunto che viene distribuito ai presenti, e le mie conclusioni su di essi, che vogliono essere anche le mie conclusioni riguardo alla discussione dell'intero provvedimento, sono le seguenti: un parere favorevole in relazione al provvedimento stesso, prendendo atto che esiste da parte dell'Amministrazione l'intendimento di semplificare, di facilitare il riconoscimento del diritto dell'utente al risarcimento del danno eventualmente subìto durante il trasporto delle persone o delle cose; e conseguentemente che si passi all'esame dei singoli articoli interpretando ciascuno degli emendamenti presentati nell'ottica di cui si è detto, cioè che devono tendere allo scopo di affermare la necessità di un maggiore rispetto dei diritti dell'utente del trasporto ferroviario.

C A R R I . Concordiamo con le considerazioni esposte dal collega Bausi ed esprimiamo a nostra volta l'opinione che la legge così come è stata predisposta sia sufficientemente idonea al conseguimento degli obiettivi che si prefigge in ordine al trasporto delle persone e delle merci, e quindi alla tutela degli utenti da un lato e dall'altro di coloro che esercitano la propria attività al servizio sulle ferrovie.

Già il collega Piscitello, del resto, nella precedente discussione aveva espresso questa opinione, anche se aveva avanzato alcune riserve in ordine soprattutto all'articolo che prevede ipotesi di catastrofi collegate ad eventi di carattere nucleare, dichiarandosi disponibile ad accogliere quelle modifiche che il collega Bausi si era riservato di presentare e che sono state sottoposte oggi alla nostra attenzione.

Considerata quindi l'assenza del collega Piscitello, chiediamo se è possibile un aggiornamento della discussione del provvedimento alla prossima settimana. Questo da un lato ci può dare la possibilità di esaminare più attentamente le proposte di modifica che vengono avanzate con emendamenti, sia pure di carattere tecnico, ai primi sei articoli del provvedimento e con l'aggiunta di due nuovi articoli; dall'altro ci permette di ascoltare in proposito il collega Piscitello che più attentamente ha seguìto l'esame del disegno di legge in oggetto.

Quindi, pur confermando il nostro giudizio sostanzialmente positivo sul provvedi-

mento, vorremmo avere la possibilità di ritornare sull'argomento la settimana prossima.

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno fa obiezioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

« Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta » (562)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(*Seguito della discussione e rinvio*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca ora il seguito della discussione del disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta », già approvato dalla Camera dei deputati.

Essendosi la discussione generale già svolta nella seduta della scorsa settimana, passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

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.

È approvato.

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 coefficente unitario di tassazione,

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

È approvato.

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 ed è determinato 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, nonchè 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, sostenuto dallo Stato in relazione all'andamento del traffico nello spazio aereo nazionale nonchè 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. 324, 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.

È approvato.

Art. 4.

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

$$n = d X p$$

dove d è il coefficiente di distanza del volo,

p è il coefficiente di peso dell'aeromobile.

È approvato.

Art. 5.

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 areo nazionale e il punto di ultima destinazione situato all'interno di tale spazio risultanti dal piano di volo corrente,

oppure

in caso di sorvolo, il punto di ingresso e quello di uscita dallo spazio aereo nazionale risultanti dal piano di volo corrente.

La distanza ortodromica di cui al precedente comma è diminuita di 20 chilometri per i decolli e gli atterraggi effettuati nei punti situati all'interno dello spazio aereo nazionale.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Vorrei proporre la soppressione della parola « corrente », alla fine del settimo, dodicesimo e sedicesimo rigo del primo comma, lasciando solo la dizione: « piano di volo », per quanto concerne l'indicazione della misura della distanza da inserire nella formula per l'applicazione della tassa. La parola « corrente », infatti, definisce il piano di volto in maniera tecnicamente precisa, ma anche tale da determinare notevoli difficoltà per l'elaborazione dei dati necessari alla esazione della tassa stessa; la locuzione « piano di volo » consente invece una semplificazione notevole della procedura, e si riconnette inoltre al modo di applicazione della tassa negli altri paesi.

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ia voti l'emendamento soppressivo proposto dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 5, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

È approvato.

Art. 6.

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.

Art. 7.

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;

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

A questo articolo è stato presentato nella scorsa seduta dai senatori Sgherri, Piscitello, Carri, Mingozzi, Mola, Ottaviani e Cebrelli un primo emendamento tendente a sopprimere il punto seguente: « gli aeromobili fino al peso massimo al decollo di chilogrammi 2.000 ».

D E G O L A . Sono contrario a tale emendamento.

T O N U T T I . Anch'io non condivido l'esigenza di tale emendamento.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Esprimo parere contrario a questo emendamento soppressivo, perchè da un colloquio informale avuto poco fa con i responsabili del settore è emerso che questo tipo di aerei non solo non usufruiscono della radio assistenza, e quindi effettuano voli a vista, ma sono anche in numero ristretto: circa duemila, e che la loro esclusione comporterebbe notevoli complicazioni anche dal punto di vista contabile, degli accertamenti, del contenzioso, e così via. Si è inoltre dimostrato che l'esenzione dal pagamento della tassa da parte di aerei anche di maggiore stazza di quelli citati è una condizione normale negli altri paesi.

S G H E R R I . Come affermato dal collega Gusso, abbiamo avuto un colloquio con i funzionari addetti al settore. Mi rendo conto che solo una minima parte degli aerei fino al peso di 2.000 chilogrammi adoperano la radio assistenza. Devo però dire che, in linea di principio, sarebbe giusto che anche questi pagassero. Dico « in linea di principio » perchè mi sembrerebbe quanto mai legittimo e doveroso che chi usa strumenti pubblici, acquistati con i fondi dello Stato, pagasse una tassa per l'uso di tali strumenti pubblici. Mi rendo però anche conto che la relativa riscossione riguardante il numero di aerei che in fase di volo usano questo tipo di assistenza complicherebbe enormemente tutto l'attuale impianto amministrativo, e probabilmente, come affermano i funzionari sentiti stamane, cosa che io mi auguro e credo sia esatta, ciò che potremmo ricavare da questa riscossione verrebbe a perdersi in necessità di ampliamento degli impianti amministrativi, in controlli, eccetera, per cui probabilmente il gioco non varrebbe la candela.

Si potrebbe stabilire, invece di una riscossione per ogni volta che si usufruisce della radio assistenza, il pagamento di una cifra *una tantum* da parte di questi aerei: in questo modo non avremmo spese di impianti amministrativi e salveremmo il principio secondo il quale chi usa strumenti pubblici è soggetto al pagamento di una tassa. Sono del parere che, se stabilissimo una cifra anche modesta, questo salverebbe il principio affermato e non creerebbe precedenti in altri campi.

T O N U T T I . Desidererei conoscere gli oneri che gravano attualmente su un aereo di queste dimensioni.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Per la radio-assistenza nessuno paga niente; il problema è che continuino a non pagare perchè — dicono i funzionari — sono nor-

malmente aerei degli Aeroclubs, salvo qualche aereo un po' più grande, per cui obiettivamente non usufruiscono della radio-assistenza perchè fanno volo a vista.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Mi sembra di aver capito che si propone il pagamento di questa tassa una volta l'anno. Ebbene, mi consta che anche la tassa, in senso generale, prevista dalla legge viene corrisposta annualmente. Quindi non vedo che differenza ci sarebbe tra il tipo di imposizione particolare che verrebbe a gravare su tali aerei e l'imposizione generale.

S G H E R R I . La differenza è questa: chi paga la tassa di radio-assistenza così come viene stabilita la paga tutte le volte che usa la radio-assistenza. Una tassa annuale, invece, verrebbe pagata una volta per tutte; in pratica per gli aerei sotto i venti quintali non teniamo nessuna amministrazione, senza complicare i problemi di Civilavia, e non abbiamo bisogno, ad esempio, di impiantare alcun cervello elettronico: stabiliamo solamente che gli aerei sotto i venti quintali pagano una tassa.

D E GA N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il principio di tale imposizione fiscale era che essa fosse corrisposta in ragione di una contropartita, nella fattispecie il servizio di radio-assistenza; nel modo proposto dal senatore Sgherri, invece, per coloro che non usufruiscono del servizio, si configurerebbe l'imposizione di un vero e proprio balzello, senza alcuna contropartita. Il discorso, insomma, non mi sembra equo.

S G H E R R I . Si potrebbe dire che per quegli aerei che usufruiscono di radio-assistenza si stabilisce una tassa: è logico che chi non usufruisce del servizio non deve pagare la tassa.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Messo di fronte ad un'ulteriore proposta non sono in grado di dare alcuna risposta in merito. Comunque posso dire che in tal modo inventeremmo una tassa nuova con una caratteristica profondamente diversa da quella per la quale viene istituito il disegno di legge: questa è correlata al servizio che viene eseguito, mentre quella sarebbe, al contrario, una tassa fissa — sia pure annualmente determinabile, secondo l'ipotesi del senatore Sgherri — che andrebbe allora probabilmente esatta con una metodologia diversa. Se poi complichiamo ulteriormente le cose esentando — per gli aerei sotto i venti quintali — coloro che non usufruiscono al di fuori del raggio dei venti chilometri di tale servizio, allora veramente inneschiamo un principio completamente diverso e creeremmo, oltre tutto, secondo me, anche un problema di natura costituzionale, di disparità di trattamento perchè non possiamo esimere da una tassa coloro che non usano del servizio e, viceversa, applicarla a coloro che ugualmente non usufruiscono del servizio, ma sono al di sopra dei venti quintali.

Per tutte queste ragioni vorrei perciò pregare il senatore Sgherri, del quale comprendo le motivazioni addotte, di voler ritirare l'emendamento, tenendo altresì conto che noi andremmo a gravare con una tassa, per la maggior parte, aerei in dotazione degli Aeroclubs che poi, in definitiva, dovremmo tentare di rifondere in qualche altra maniera: sappiamo tutti, infatti, che gli Aeroclubs usufruiscono di contributi dello Stato per una funzione di pubblica scuola. Senza contare, poi, che tutte queste complicazioni sarebbero create per riscuotere globalmente una cifra di circa diciannove milioni. Rinnovo quindi la preghiera al senatore Sgherri di voler ritirare l'emendamento.

S G H E R R I . Accolgo l'invito e ritiro l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Sempre all'articolo 7 il senatore Sgherri ha presentato un altro emendamento: alle ultime due righe si chiede di sopprimere la virgola e le parole « sia » e « che privati », per cui il punto verrebbe così modificato: « gli aeromobili stranieri di Stato sotto condizione di reciprocità ».

S G H E R R I . Determinare condizioni di reciprocità in tale materia significa accogliere il criterio che, mentre sessanta-ottanta aerei italiani, della compagnia di bandiera *Alitalia,* voleranno su tutti gli spazi aerei del mondo non pagando la tassa di radio-assistenza, in Italia, le compagnie aeree che volano sul nostro territorio, e che sono più di sessanta, sarebbero esentate da tale tassa; naturalmente il rapporto tra gli aerei italiani che volano su territorio straniero utilizzando la radio-assistenza e gli aerei stranieri che volano sul territorio italiano con l'uso di radio-assistenza è estremamente sproporzionato, non meno, ritengo, di uno a dieci.

Stabilire un rapporto di reciprocità nelle attuali condizioni significa che mentre noi risparmiamo uno, non incassiamo nove. Non credo che questo voglia dire tutelare i nostri interessi, poichè essi non si tutelano rinunciando ad una cifra cospicua che può essere utilizzata per il perfezionamento della stessa assistenza alla navigazione aerea in modo che essa possa offrire maggiori garanzie.

Do atto al Governo in carica di avere presentato finalmente un disegno di legge atteso da molti anni. Ma se dopo tanto ritardo ci accingiamo a varare questo provvedimento, facciamolo bene, difendiamo gli interessi del nostro paese.

Voi sapete cosa avviene nell'ambito del Mercato comune in merito alla reciprocità per quanto riguarda il vino e altri nostri prodotti alimentari: cerchiamo di evitare cose simili.

L'onorevole Sottosegretario parlava dei paesi emergenti facendo notare che noi abbiamo tutto l'interesse a stabilire con essi delle condizioni di favore poichè in caso contrario corriamo il rischio di non vedere affluire i loro aerei nei nostri scali. Io sono d'accordo, ma niente impedisce di stabilire a lato di questa legge, al di fuori di essa, tutte le condizioni di favore nei confronti dei paesi emergenti che si ritengono opportune.

Si dice anche che potremmo trovarci di fronte al ricatto delle compagnie straniere, le quali potrebbero rifiutarsi di atterrare nel nostro paese. Ma, a parte il fatto che io non credo ad una eventualità del genere, ritengo che la dignità di un paese non debba sottostare a qualsiasi ricatto.

E in un momento di grave crisi economica, in cui rivolgiamo continuamente appelli ai cittadini perchè facciano sacrifici sempre maggiori, il nostro paese non può permettersi il lusso di rinunciare ad introiti di questa natura.

Il Governo può anche dire solennemente che in sede di trattativa con le altre compagnie di bandiera saprà bene tutelare gli interessi nazionali: queste sono solo affermazioni. La realtà è che l'articolo in esame attribuisce la condizione di reciprocità *sic et simpliciter,* cosa che non possiamo accogliere.

La reciprocità fra aerei di stato è legittima in virtù degli accordi esistenti tra i vari paesi. È logico che se Carter viene a Roma, non solo ha diritto di non pagare l'assistenza alla navigazione aerea in rotta, ma neanche la scorta armata; così pure Breznev, al pari di Andreotti o Leone, quando si recano in altri paesi. Ma questa regolamentazione non deve esistere fra compagnie di bandiera.

In tal modo non intendo sottovalutare i bisogni e le necessità dell'*Alitalia,* ma ad essi si può far fronte in altro modo. Il Sottosegretario sa bene che l'anno scorso sono stati erogati 60 miliardi per ripianare il suo bilancio deficitario. Stando così le cose non mi sembra sia logico rinunciare a tutelare gli interessi del nostro paese.

Qualcuno si domanda come poi si potrà operare in concreto. È evidente che se io volo sugli Stati Uniti o sulla Francia con 60 aerei e quelle compagnie di bandiera volano sull'Italia con 200 aerei, pagheranno per la differenza, cioè per 140 aerei.

Qualcuno fa osservare che alcuni paesi non hanno solo pochi aerei di Stato, ma tutta la loro flotta è « di Stato ». Questo non complica nulla poichè quando gli aeromobili delle flotte di paesi orientali, che sono flotte di Stato, effettuano voli commerciali o passeggeri, sono soggetti alle vigenti leggi di navigazione aerea internazionale, quindi il problema non si pone. Credo quindi che gli in-

teressi del nostro paese esigano che il punto dell'articolo 7 in esame, cioè l'ultimo, sia modificato. Inoltre, poichè il disegno di legge deve già tornare alla Camera per altra precedente modifica, l'emendamento da me proposto non determina agli effetti pratici un ritardo nell'*iter* del provvedimento.

D E G O L A . Vorrei solo far rilevare che le preoccupazioni del collega Sgherri non mi sembrano giustificate poichè la clausola in esame non tende a stabilire delle condizioni di reciprocità, ma stabilisce una certa regolamentazione per i casi in cui preesistano delle condizioni di reciprocità.

Cioè le condizioni di reciprocità non vengono stabilite dall'articolo 7 di questo disegno di legge, ma da accordi che intervengono tra le compagnie aeree, accordi bilaterali che investono interessi che vanno enormemente al di là del semplice pagamento della tassa per la radio-assistenza. Io credo al contrario che accogliere l'emendamento proposto dal senatore Sgherri voglia significare l'introduzione al dispositivo della legge di un divieto assoluto di inserire negli accordi anche le condizioni di reciprocità. Mi sembra una limitazione molto grave.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Il modo con cui il senatore Sgherri ha giustificato il proprio emendamento sembrerebbe porre argomentazioni non prive di fondamento, però, come ha detto il senatore Degola, appare abbastanza pericoloso, o quanto meno poco opportuno, che si limitino le possibilità di accordo.

Potremmo allora lasciare inalterata l'attuale dizione, aggiungendo: « sotto condizione di reciprocità stabilita da trattato interzionale ». Questi trattati internazionali saranno poi esaminati dal Parlamento e, tra le varie clausole sancite fra i due Stati, potrà o meno essere contemplata la questione della radio-assistenza.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Desidero far presente che esistono già clausole di questo tipo inserite in accordi. Vorrei solo chiedere che venisse rimessa al coordinamento la scelta della locuzione più esatta, perchè, più che trattati internazionali, credo si chiamino « accordi di volo aereo ». Vorrei peraltro far presente al senatore Sgherri che la condizione prevista in primo luogo non è automatica; in secondo luogo non è detto che debba essere applicata così indiscriminatamente. In via di fatto, poichè l'*Alitalia* paga la sua tassa di sorvolo in Francia, in Germania, in Inghilterra e in tutti i paesi che l'hanno già applicata, è evidente che la legge entra in vigore nei confronti delle compagnie straniere in via immediata: sarà poi nel corso della trattativa che eventualmente si effettuerà in occasione del rinnovo di accordi aerei che potranno determinarsi richieste sulle quali si aprirà un confronto. E, dato che normalmente queste trattative sono condotte dal Ministero degli esteri, cui noi forniamo solo un apporto tecnico, non escludo *a priori* che questa possa essere moneta di scambio per altre questioni che potranno essere valutate in quella sede.

Quindi, come rappresentante del Governo, non mi sento di condividere la rinuncia a questa possibilità di manovra dando adesione all'emendamento che è stato proposto. Se la formula suggerita dal relatore, sulla base di una locuzione esatta, può soddisfare il senatore Sgherri, il Governo vi aderisce, in quanto essa esclude forse quell'automatismo cui potrebbe far pensare l'attuale dizione. Sarebbe comunque un chiarimento *ad adjuvandum* che a me pare accettabile.

S G H E R R I . Con l'attuale dizione dell'articolo 7 si stabilisce in pratica che per ogni aereo italiano che non paga la tassa, quindici aerei stranieri non la pagano. Vi dovete quindi assumere la responsabilità di rinunciare a questa entrata per il nostro paese, e ciò in un momento in cui le necessità economiche sono quelle che tutti conosciamo ed in cui gli appelli all'austerità vengono lanciati tutti i giorni: di questo voi dovete avere consapevolezza, perchè, come giustamente rileva il Sottosegretario, questo articolo così seccamente formulato non lascia adito ad altre interpretazioni. Per cui la migliore

e più corretta difesa dei nostri interessi sarebbe questa. Mi sembra infatti ovvio che la reciprocità debba essere intesa nel senso che quando, ripeto, 15 aerei italiani volano sul territorio francese e 60 aerei francesi volano su quello italiano, è evidente che la Francia paga la differenza che c'è fra il numero degli aerei italiani che volano sul territorio francese e il numero degli aerei francesi che volano sul territorio italiano.

Il collega Gusso ricordava che ci sono, a monte di questa legge, alcuni accordi di volo, come quelli con la Cina popolare, la Germania dell'est ed altri paesi, e capisco che questo potrebbe creare alcune difficoltà.

D E G O L A . Mi sembra comunque che sono anch'essi ratificati dal Parlamento.

S G H E R R I . Sì, su di essi si pronuncia la Commissione esteri. Se volete possiamo anche accedere all'idea di specificare che cosa si intende per reciprocità, e potremmo aggiungere all'ultimo comma il parere della Commissione esteri. Gli accordi internazionali fino ad oggi rientrano nel quadro del Mercato economico europeo, e riguardano perciò i paesi europei, mentre il punto in esame si riferisce in teoria all'intero spazio dove gli aerei possono arrivare.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Preferirei per motivi di migliore agilità ed elasticità della norma, conservare il testo dell'emendamento da me proposto, sia pure introducendovi una dizione tecnica più appropriata. Ad ogni modo, mi rimetto al rappresentante del Governo a questo riguardo.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ribadisco che sono contrario all'emendamento del senatore Sgherri, e favorevole, in linea di massima, a quello proposto dal relatore. Comunque, con la riserva di procedere ad una più idonea formulazione dell'emendamento stesso, proporrei di rinviare l'odierna discussione, riservandomi di esprimere il parere del Governo nella prossima seduta.

C A R R I . Proporrei di affidare ad una apposita Sottocommissione l'incarico di esaminare compiutamente gli emendamenti, proposti dal relatore e dal senatore Sgherri.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta, per consentire ad una Sottocommissione, composta da un rappresentante per ciascun Gruppo, includendovi il collega Sgherri per il Gruppo comunista ed il relatore Gusso, di approfondire la disamina sia degli emendamenti testè proposti all'articolo 7, sia ai successivi articoli del provvedimento.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 11,10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT GIULIO GRAZIANI