SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

26° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 DICEMBRE 1984

Presidenza del Vice Presidente BISSO

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«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» **(894)**, d'iniziativa dei deputati Sangalli ed altri; approvato dalla Camera dei deputati

«Modifiche ed integrazioni del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, e della legge 11 novembre 1977, n. 411, riguardante l'ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo» **(437)**

(Discussione congiunta. Approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 894; assorbimento del disegno di legge n. 437)

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 5, 7 e *passim*

COLOMBO Vittorino (V.) *(DC)* *Pag.* 6, 7, 8 e *passim*

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 8, 10

LIBERTINI *(PCI)* ..... 6, 8, 9 e *passim*

LOTTI *(PCI)* 5, 6, 10

MASCIADRI *(PSI), relatore alla Commissione* . 2, 6, 7 e *passim*

VISCONTI *(PCI)* 9

«Norme per l'aggiornamento dell'Albo dei costruttori», **(481)**, d'iniziativa dei senatori Scevarolli ed altri

«Modifiche ed integrazioni alla legge 10 febbraio 1962, n. 57, concernente istituzione dell'Albo nazionale dei costruttori» **(920)**

(Rinvio della discussione)

PRESIDENTE 15

PAGANI Maurizio *(PSDI), relatore alla Commissione* 15

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«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» (894), d'iniziativa dei deputati Sangalli ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

«Modifiche ed integrazioni del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, e della legge 11 novembre 1977, n. 411, riguardante l'ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo» (437)

(Discussione congiunta. Approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 894; assorbimento del disegno di legge n. 437)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «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», d'iniziativa dei deputati Sangalli, Garavaglia, Gangi, Massari, Orsenigo, Pellicanò, Pillitteri, Rizzi, Sterpa, Colucci, Bocchi, Serrentino, Quercioli, Lucchesi e Usellini, già approvato dalla Camera dei deputati.

Sulla stessa materia è iscritto all'ordine del giorno anche il seguente disegno di legge: «Modifiche ed integrazioni del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, e della legge 11 novembre 1977, n. 411, riguardante l'ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo».

Propongo che i due disegni di legge vengano discussi congiuntamente. Non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

Prego il senatore Masciadri di riferire alla Commissione sul disegno di legge n. 894.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, colleghi, già era stato presentato nella legislatura scorsa un disegno di legge recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica riguardante l'ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo. La Camera ha preferito esaminare ed approvare un altro disegno di legge, relativo sempre all'assistenza al volo, d'iniziativa del deputato Sangalli e di altri deputati. Oggi dunque abbiamo all'esame entrambi i disegni di legge.

Non credo sia il caso di illustrare tutte le motivazioni per le quali si è arrivati a questa determinazione. Dirò solo che, per quanto riguarda il disegno di legge Sangalli e le relative modifiche, due sono gli articoli al nostro esame che necessitano di un'attenzione particolare: il primo e il secondo. Mentre gli articoli successivi riguardano l'assistenza al volo, il primo in buona sostanza contiene una modificazione di non significati-

vo conto. Si tratta di una revisione annuale dei diritti aeroportuali, anzichè biennale.

Precedentemente infatti era prevista, nella legge 5 maggio 1976, n. 324, all'articolo 8, la revisione biennale di tali diritti. La motivazione per la quale diventa annuale è abbastanza chiara e ha motivazioni di natura tale che ognuno può comprendere, tese cioè a sollevare gli aeroporti dalle attuali difficoltà. Sul primo articolo dunque vi è poco da dire, perchè esiste il consenso di tutte le parti interessate, sia della parte aviatoria, sia dei gestori aeroportuali.

L'articolo 2 sostituisce l'ultimo comma dell'articolo 5 della legge n. 324 del 5 maggio 1976. In seguito ad incontri informali con i colleghi, so che è oggetto di una certa perplessità. Tale articolo prevede lo scorporo nel biglietto del diritto di imbarco dalla tariffa vera e propria, mentre prima le due voci erano incorporate nel costo del biglietto; la Camera ha sostenuto una lunga discussione su tale problema ed ha deciso che era meglio scorporare le due voci.

Ma ora so che verranno avanzate alcune obiezioni ed io vorrei mettere in chiaro due punti. Innanzi tutto la Camera ha espresso unanimemente parere favorevole allo scorporo del diritto di imbarco dalla tariffa vera e propria. In secondo luogo la stessa Alitalia era d'accordo con questa modificazione. Ora però la compagnia di bandiera è orientata di nuovo per la ricomposizione in una sola cifra del diritto di imbarco e della tariffa: a me questo gioco non piace affatto, tanto che, se si dovesse arrivare alla discussione e alla votazione dell'articolo 2, dico subito che mi asterrei. Non posso infatti ammettere che ciò che è stato fatto dall'altro ramo del Parlamento possa di nuovo essere modificato, a seguito di questo nuovo orientamento contraddittorio. Anzi direi che sarebbe il caso che la Presidenza della Commissione facesse presente alla decima Commissione della Camera, qualora avvenisse tale modificazione dell'articolo 2, l'esigenza di approvare in maniera veloce il provvedimento, altrimenti potremmo mettere in difficoltà le aziende aeroportuali.

Gli articoli 3 e 4 non riguardano i diritti aeroportuali, bensì l'ANAV, l'Azienda autonoma di assistenza al volo. L'articolo 3 in particolare prevede che l'introito delle tasse di sorvolo, anzichè all'erario, sia ora di spettanza dell'ANAV, che, essendo azienda autonoma, ha diritto di riscuotere direttamente le sue entrate senza passare attraverso l'erario dello Stato come attualmente avviene.

Qui si tratta di registrare, contabilizzare, imputare e riscuotere (l'ultimo verbo è quello significativo) le tariffe dei propri servizi.

Mi sembra, quindi, che ciò sia chiaro. Del resto, la questione era già stata affrontata nel corso della passata legislatura in occasione dell'esame di un analogo provvedimento, decaduto per il sopravvenuto scioglimento delle Camere.

L'articolo 3 del disegno di legge in discussione prevede quindi che l'ANAV venga abilitata a riscuotere direttamente la tassa di sorvolo, il cui introito non sarebbe più, di conseguenza, devoluto all'erario e successivamente riversato all'Azienda.

L'articolo 4 fa riferimento alle entrate dell'Azienda, costituite dal provento di cui al precedente articolo 3, dalle tariffe per propri servizi, dai ricavi per la vendita di beni mobili ed immobili, da eventuali

sovvenzioni a carico del bilancio dello Stato e da ogni altra eventuale entrata.

Per quanto riguarda l'articolo 5, le modifiche alla normativa vigente in esso contenute sono, ad avviso del relatore, di modesta entità. In particolare, si fa riferimento ai rimborsi per le spese sostenute dall'Azienda, che vengono attualmente calcolati nella misura del 50 per cento. Tale percentuale dovrebbe elevarsi, quindi, gradualmente, in modo tale che, entro il 1987, il calcolo sia effettuato sulla base dell'intero costo sostenuto dall'Azienda.

Le modificazioni alla normativa vigente introdotte con il successivo articolo 6 del provvedimento in esame sono di carattere più formale che sostanziale. All'articolo 7, invece, si prevede la soppressione dell'articolo 13 della legge n. 411 del 1977, ai fini della diretta riscossione di introiti da parte dell'ANAV.

Con l'articolo 8, infine, viene modificata, con l'inserimento di due rappresentanti dell'ANAV, la Commissione incaricata di emettere pareri sia sulla determinazione e la modifica delle tariffe aeree, sia sulla determinazione del coefficiente unitario di tassazione, previsto dal primo comma dell'articolo 3 della legge n. 411 del 1977.

In particolare, il coefficiente unitario di tassazione è calcolato dividendo il costo dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta, riguardante l'attività aerea internazionale, per il numero totale delle unità di servizio prodotte da tale tipo di attività.

Come la Commissione ricorderà, i problemi connessi al provvedimento oggi al nostro esame erano già stati trattati nel corso di una audizione del generale Mura, direttore dell'ANAV, e del dottor Nordio, Presidente dell'Alitalia. Le novità rispetto alla normativa vigente che vengono introdotte con il disegno di legge in discussione sono, quindi, a mio avviso, piuttosto modeste, fatta eccezione per la previsione della riscossione di introiti direttamente da parte dell'ANAV anzichè dell'Erario.

Ritengo opportuno, a questo punto, sollevare un'altra questione. L'ANAV potrà incassare direttamente la tassa di sorvolo relativa ai voli internazionali e non, invece, quella relativa ai voli nazionali. Infatti, l'articolo 3 della Convenzione tra lo Stato e l'Alitalia, come è noto, non prevede per le compagnie aeree nazionali l'obbligo del pagamento di una tassa di sorvolo sul territorio nazionale. Molte cose, però, sono cambiate. Vi è stata una smilitarizzazione del personale, per cui oggi si fa riferimento ad un'Azienda autonoma con 3.000 dipendenti, dotata di apparecchiature sofisticate, che cura il regolare svolgimento delle operazioni di volo sia dei voli internazionali che di quelli nazionali.

Non è giusto, quindi, che le compagnie aeree nazionali non debbano pagare nulla in cambio di un servizio che viene reso loro da parte dell'ANAV. Se si tiene conto poi del fatto che in Italia vi sono, attualmente, 32 aeroporti e dello sviluppo del traffico aereo nazionale, ci si potrà rendere facilmente conto di quanto ciò sia iniquo.

Come per le Ferrovie dello Stato sono previsti, per il servizio reso, rimborsi per i biglietti a riduzione, così si potrebbe, ad esempio, prevedere anche per l'ANAV una forma di rimborso di almeno una quota-parte dei costi sostenuti per l'assistenza prestata ai voli nazionali. Ciò potrebbe consentire, tra l'altro, di evitare il ricorso a finanziamenti a carico del bilancio dello Stato, che vengono puntualmente contestati.

Se l'Azienda deve essere effettivamente autonoma, deve disporre di finanziamenti adeguati. Infatti, la prima autonomia da conseguire è proprio quella finanziaria.

Concludendo, signor Presidente, mi dichiaro favorevole ad una sollecita approvazione del disegno di legge in esame, riservandomi, tuttavia, di astenermi dalla votazione qualora l'articolo 2 sia emendato nei termini che ho dianzi esposto. In ogni caso, se il provvedimento venisse modificato, sarebbe comunque opportuno, a mio avviso, che la Presidenza della Commissione si facesse interprete presso l'altro ramo del Parlamento dell'esigenza di vararlo rapidamente in via definitiva.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Masciadri per la sua ampia ed interessante relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

LOTTI. Concordo – salvo che per talune riserve in merito all'articolo 2 del disegno di legge in esame – con le osservazioni e le considerazioni del senatore Masciadri.

L'attenzione del nostro Gruppo si è per il momento concentrata soprattutto sull'articolo 2 del provvedimento, volto a sostituire l'ultimo comma dell'articolo 5 della legge n. 324 del 1976 con il 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'introduzione di questa norma alla Camera dei deputati ha suscitato una seria discussione, durante la quale è stata sollevata una qualche obiezione per quanto riguarda l'agibilità della soluzione proposta. Tale soluzione, se divenisse definitiva e venisse consolidata da una eventuale approvazione di questo ramo del Parlamento, determinerebbe una serie di complicazioni nella procedura di rilascio dei biglietti aerei. Questa osservazione l'abbiamo già sollevata, come parte politica, nell'altro ramo del Parlamento ed in seguito – cioè in questi giorni dopo la decisione della Camera dei deputati – ha trovato riscontro nella stessa Alitalia, la quale si è preoccupata di far pervenire al nostro Gruppo – ma credo anche ai colleghi di altri Gruppi politici – un promemoria nel quale si sottolineano le difficoltà operative che conseguirebbero alla introduzione di questa norma. Credo che le motivazioni, che peraltro sono già state anticipate dal collega, relatore Masciadri, siano da prendersi in considerazione perchè sono molto valide. L'Alitalia, in questa sua nota, sottolinea come un mutamento del regime in tal senso comporterebbe un appesantimento burocratico nella procedura di rilascio dei biglietti aerei di cui soffrirebbero gli utenti e non trova valida motivazione nella necessità di una lettura trasparente del costo del biglietto stesso. Tale lettura trasparente, tra l'altro, può essere acquisita in modo diverso da parte dell'utente. Inoltre nella nota Alitalia si sottolinea – cosa che noi condividiamo – come l'evidenziazione di questa «tassa», che prenderebbe il nome di «tassa Italia», non sarebbe certamente positiva per il servizio di promozione turistica nel nostro paese. Quindi, l'introduzione di tale nuova normativa non trova giustificazioni. Certo, non vi è dubbio che il biglietto aereo, che riportasse indicate in apposite caselle sia il costo del biglietto sia il costo

della tassa, avrebbe come vantaggio una maggiore trasparenza della tariffa, ma questo sarebbe l'unico vantaggio, perchè nei numerosi punti di vendita di biglietti dell'Alitalia si imporrebbero tutta una serie di operazioni che, probabilmente, nel complesso non condurrebbero a dei risultati positivi.

Poichè non è una questione di trasparenza richiesta dall'utente, perchè questo eventualmente si preoccupa di ottenere agevolazioni o diversi modi di volare da parte delle diverse compagnie aeree, e non si tratta di evitare di pagare la tassa, non vedo quali siano le motivazioni profonde che giustificano la distinzione tra le due voci, il costo del biglietto e quello della tassa, anche se apparentemente renderebbe più evidente la lettura del costo del biglietto.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Forse è necessario chiarire un equivoco che probabilmente si è creato. Cioè, qui non si tratta di una tassa aggiuntiva.

LOTTI. Ma questo è chiaro, si tratta solo di evitare uno scorporo. Difatti stavo dicendo che con questo articolo si arriverebbe solo ad uno scorporo che renderebbe più trasparente la lettura del costo del documento di viaggio. Però questa trasparenza, che è apprezzabile, comporterebbe una difficoltà operativa notevole da parte dei singoli punti di vendita.

LIBERTINI. Ossia, gli stranieri capiscono che questa tassa la pagano in tutti i paesi, ma senza che ciò venga evidenziato, mentre in Italia viene evidenziato.

LOTTI. Certo, possono sorgere anche di questi equivoci.

Signor Presidente, sono queste le motivazioni che mi spingono a chiedere la soppressione dell'articolo 2.

Ho concluso il mio intervento, perchè per quanto riguarda i restanti articoli del provvedimento abbiamo già espresso un voto positivo alla Camera dei deputati. Desidero quindi invitare i colleghi a valutare bene la portata dell'articolo 2. In tal senso presentiamo un formale emendamento soppressivo, convinti che rimanendo così l'articolo non risolveremmo nulla nella sostanza, ma creeremmo conseguenze negative all'immagine di paese turistico qual è l'Italia.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, desidero innanzi tutto sottolineare che non ho ricevuto il promemoria dell'Alitalia, quindi non ho potuto esaminare a fondo questo particolare aspetto del disegno di legge al nostro esame. Inoltre, mi sento in dovere di aggiungere che, rispetto al testo dell'articolo 5, della legge n. 324, vi è stata un'altra modifica che può sembrare insignificante, ma non lo è. Infatti, mentre nel testo della legge attualmente in vigore si afferma che il vettore «può rivalersene nei confronti del passeggero», in questo articolo 2 si afferma «che se ne rivale». Può essere una sfumatura, ma le due dizioni non sono identiche. Per questo motivo non mi dichiaro contrario sulla modifica avanzata dal senatore Lotti per quanto riguarda la soppressione della seconda parte del secondo comma dell'articolo stesso, perchè

indubbiamente può portare a delle complicazioni burocratiche nella procedura di rilascio di biglietti da parte della compagnia aerea, ma non sono d'accordo su un emendamento soppressivo dell'intero articolo 2. Quindi il secondo comma dell'articolo 2 dovrebbe essere così concepito: «Il diritto è dovuto direttamente dal vettore che se ne rivale nei confronti del passeggero», sopprimendo cioè la seconda parte, dove recita: «esponendone l'ammontare nell'apposita tabella "tassa" del biglietto passeggeri». Può sembrare una sfumatura, ma non lo è. Noi dobbiamo dimostrare alla Camera dei deputati che la nostra modifica è solo di carattere tecnico.

Sono convinto della asserzioni del senatore Lotti, in quanto non credo sia necessaria una legge per stabilire l'esposizione dell'ammontare del diritto nell'apposita tabella «tassa», cosa che tutto sommato può anche essere utile ma lo si può realizzare diversamente, in quanto se viene stabilito che il vettore se ne rivale nei confronti del passeggero, sarà poi compito del vettore esporlo nel modo che riterrà più opportuno: quindi, non reputo necessaria una specifica norma di legge per stabilire questo.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Penso che non ci sia altro da fare; d'altronde avevo già detto, in via informale, che l'unico ostacolo era rappresentato dall'articolo 2, tanto è vero che la relazione introduttiva al disegno di legge d'iniziativa dei deputati Sangalli ed altri insisteva sullo sdoppiamento della tariffa in due parti, una relativa alla tariffa vera e propria del volo aereo e l'altra relativa alla tassa. Mi basta leggere una frase soltanto di quella relazione: «Con la modifica che viene prospettata all'articolo 2 della presente proposta di legge il meccanismo perverso» - si badi bene: perverso! - «dell'inclusione del diritto d'imbarco nel prezzo del biglietto viene eliminato, in quanto l'esposizione dello stesso diritto in apposita, separata tabella consente di evitare che alla lunga l'onere venga trasferito dal passeggero al vettore». Questa era considerata una delle questioni più importanti tra quelle affrontate dal disegno di legge e la relazione poneva fortemente in evidenza la necessità dello scorporo del diritto di imbarco dalla tariffa di viaggio. Fatto sta che la stessa Alitalia in un primo tempo ha ritenuto di suggerire la soppressione di questa inclusione, poi, in un secondo tempo, dopo aver interpellato non so chi, ha stabilito che invece era meglio lasciarla, con il che un meccanismo che veniva definito perverso, di colpo diventa idoneo. Non so come giudicare un simile comportamento e pertanto mi astengo. Chiedo soltanto al Presidente di farsi interprete presso la Camera dell'urgenza di varare definitivamente questo provvedimento, qualora venga modificato.

COLOMBO Vittorino (V.). La nostra contestazione non è sull'opportunità di distinguere tra prezzo del biglietto e diritto d'imbarco, che è una cosa sacrosanta, ma sul mezzo tecnico usato, cioè sulla necessità di scrivere sul biglietto, a parte, l'ammontare della tassa d'imbarco. Le due cose dovevano essere separate: questo è il biglietto e questa è la tassa d'imbarco. È il mezzo tecnico che contestiamo!

LIBERTINI. Non è che si aggiunge un qualcosa; il problema è che gli aerei, da che mondo è mondo, quando toccano un aeroporto pagano un diritto di toccata, che è a carico del vettore. Questo se ne è sempre rivalso, perchè fa parte dei suoi costi di produzione che l'azienda gestisce come vuole. Qui cambia soltanto la natura, nel senso che invece di essere una tariffa diventa una tassa. Non cambia dal punto di vista dei costi, non c'è nessun elemento di novità.

COLOMBO Vittorino (V.). Non c'è dubbio!

MASCIADRI, *relatore alla Commissione.* Però alla Camera se ne è discusso tre giorni, basta leggere i sommari!

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Dopo aver ascoltato il relatore e gli altri interventi, devo necessariamente rimettermi alla Commissione, raccomandando però l'urgente approvazione del disegno di legge. Certo la prospettiva di rinviare il provvedimento alla Camera non è esaltante, specie dopo l'esperienza del disegno di legge per Roma e Milano che proprio in questi giorni tornerà all'esame di questo ramo del Parlamento dopo che la Camera lo ha modificato per la terza volta a proposito della parte relativa alla trattativa privata sulla base del 40 per cento. Comunque mi guardo bene dal prevaricare un sistema parlamentare che è bicamerale.

LIBERTINI. Vorrei fare soltanto una considerazione a proposito di quel 40 per cento, perchè non è una modifica di carattere formale soltanto. Aggiungo che il ministro Signorile aveva già preso un impegno, qui in Commissione, di prendere contatti con la Camera.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Lo ricordo, lo disse alcuni mesi fa.

LIBERTINI. Lo disse durante la discussione sul bilancio dello Stato.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* No, lo disse ad ottobre; durante la discussione sul bilancio lo ha semplicemente ribadito.

LIBERTINI. Il Ministro si era impegnato a riferire davanti alla Commissione affari costituzionali.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* L'impegno è stato assolto davanti alla Commissione della Camera che ha fatto quello che doveva fare. Comunque il disegno di legge tornerà al Senato perchè alla Camera è stata soppressa la parte relativa al 40 per cento.

Io non debbo aggiungere nulla a quanto detto dal relatore, dal senatore Lotti e dal senatore Vittorino Colombo. Infatti non si tratta di sopprimere la tassa, si tratta soltanto di scorporarla. Se oggi un biglietto costa 410 mila lire, il costo effettivo del viaggio è di 400 mila lire, mentre la tassa di imbarco costa 10 mila lire. Con questa proposta sul

biglietto materialmente comparirà che 10 mila lire sono dovute per la tassa di imbarco, e 400 mila per l'importo del viaggio.

Le ragioni per le quali l'Alitalia raccomanda l'incorporazione della somma credo che siano state chiarite dal senatore Colombo nel suo intervento.

Il Governo dichiara comunque di rimettersi alla Commissione per la decisione finale, stante l'astensione del relatore e le dichiarazioni contrastanti dei vari partiti.

PRESIDENTE. Prima di procedere vorrei fare alcune considerazioni. Noi stiamo discutendo i disegni di legge nn. 894 e 437. Ora voteremo il testo base, cioè il disegno di legge n. 894, e con questa votazione il disegno di legge n. 437 sarà assorbito.

La seconda questione è il pressante appello a far presto. Non dobbiamo però dimenticare che noi introduciamo delle modifiche che avranno degli effetti di cui non si può non tener conto.

Mi si fa poi osservare, a mio parere legittimamente, che la parte scorporata dell'articolo 2 toglie il carattere di novità normativa presente nell'articolo. Da questo punto di vista sarebbe forse più logico sopprimere l'intero articolo 2, dato che nella sua prima parte noi non facciamo altro che affermare una cosa ovvia.

LIBERTINI. La rivalsa non è ovvia.

VISCONTI. Infatti prima era facoltativa, mentre così diventa obbligatoria.

COLOMBO Vittorino (V.). Coerentemente con quanto detto prima, voglio ribadire che a mio giudizio il nostro emendamento soppressivo non va nel senso di voler conglobare le due cose, ma è contro il mezzo tecnico usato. Credo che sarebbe opportuno seguire la strada della Camera, senza utilizzare quel mezzo tecnico che riteniamo inadatto, trovando una formula generica che affermi la distinzione tra le due cose senza alcuna specificazione.

LIBERTINI. La distinzione è necessaria. Nel momento in cui l'aereo tocca terra, indipendentemente dal numero dei passeggeri...

COLOMBO Vittorino (V.). Questa è però la tassa di imbarco che è individuale e che deriva dal diritto di toccata. Proprio l'esempio che l'Alitalia ci ha fatto avere ci dice che la questione non è semplice perchè in un caso vi sono 400 mila lire di biglietto e 10 mila di tassa, mentre in un altro vi è l'incorporazione, il che non è giusto perchè il biglietto non costa 410 mila lire. Non voglio che le due cose si confondano. Posso accettare che esista una voce unica di biglietto, ma non un biglietto in cui appaiono due voci, la voce biglietto e la voce tassa, la quale ultima resta sempre in bianco facendo ritenere che l'importo si riferisca soltanto al biglietto.

LIBERTINI. Allora potremmo fare una voce per il carburante.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. La differenza è questa: l'imbarco spetta all'aeroporto, mentre il biglietto spetta all'Alitalia. In questo modo potremmo danneggiare gli aeroporti. Ho dichiarato di essere neutrale sull'emendamento perchè a mio parere il problema non è su questo punto. In questo caso chi ci rimette parzialmente è il vettore.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, siccome in ogni caso il disegno di legge dovrebbe tornare alla Camera e la Camera lo esaminerebbe soltanto dopo il periodo festivo, ritengo più opportuno sospendere la discussione per esaminare meglio la questione.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. No, suggerirei di proseguire nella discussione e di giungere alla approvazione del disegno di legge. Ripeto che al massimo è il vettore che può rimetterci qualcosa.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo non è vero perchè il vettore non ci rimette nulla.

LIBERTINI. Il vettore trova comunque il modo di rivalersi.

LOTTI. Scusi signor Presidente, mi sembra che ci sia stata la richiesta da parte di un Gruppo politico di una riflessione su questo provvedimento. Tale richiesta mi sembra legittima; per quanto riguarda il fatto politico ci sarebbero le condizioni per chiudere oggi, ma se la Democrazia cristiana insiste nella sua richiesta di sospensione per 15 o 20 giorni, noi non ci opponiamo anche se, lo ribadisco, vi sono tutte le condizioni per chiudere oggi.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Anche a mio parere, signor Presidente, ci sono le condizioni per decidere oggi.

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si rimette all'Assemblea.

PRESIDENTE. Chiedo al senatore Vittorino Colombo se insiste per la sospensione.

COLOMBO Vittorino (V.). Non insisto, ma vorrei far presente che se è vero che il testo pervenutoci dalla Camera porterebbe inconvenienti di un certo tipo, sopprimendo la necessità di una distinzione si compie un'azione non esatta, perchè nel biglietto figura una cifra sola nella casella prezzo, alla casella tasse non figura niente, mentre quell'importo comprende anche la tassa di imbarco.

LIBERTINI. Vorrei esprimere una piccola obiezione; quando si acquista un biglietto della TWA, dentro c'è la tassa, anzi per essere più precisi, ora c'è la tariffa, ma comunque nel biglietto c'è già la tassa, non è scorporata. La novità sarebbe che per la prima volta la tassa viene scorporata.

Dato che fino ad ora lo Stato incassava questi soldi e finanziava l'ANAV, a questo punto l'ANAV viene responsabilizzata perchè si

autofinanzia direttamente con le entrate e quindi passa dalla tassa al diritto di imbarco. Dal punto di vista del cespite, in tutti i biglietti aerei c'è già incorporato.

COLOMBO Vittorino (V). L'Alitalia dovrebbe modificare il biglietto e dividere prezzo e tasse.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, la tassa di imbarco spetta solo agli esercizi aeroportuali, l'ANAV non c'entra niente, non è tassata. Proporrei di togliere l'ultima parte dell'articolo 2, ove recita: «esponendone l'ammontare nell'apposita tabella "tassa" del biglietto passeggeri».

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.
Ne do lettura.

Art. 1.

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

«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 precedente comma entra in vigore 90 giorni dopo la data della sua pubblicazione».

Per motivi di coordinamento formale, il testo dell'articolo 1 potrebbe essere sostituito dal seguente:

Art. 1.

L'articolo 8 della legge 5 maggio 1976, n. 324, è sostituito dal seguente:

«Art. 8. – 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.
Tale revisione deve tenere conto delle esigenze di politica tariffaria del settore e dell'andamento dei costi e servizi aeroportuali.
Il decreto di cui al primo comma entra in vigore novanta giorni dopo la data della sua pubblicazione».

Pongo ai voti il nuovo testo dell'articolo 1.

È approvato.

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».

A questo articolo è stato presentato, da parte dei senatori Lotti e Colombo Vittorino un emendamento, cui poi ha aderito anche il relatore Masciadri, volto a sopprimere le ultime parole dell'articolo: «esponendone l'ammontare nell'apposita tabella "tassa" del biglietto passeggeri».

Lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2 nel suo insieme, con l'emendamento testè accolto.

È approvato.

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, nonchè 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.

Art. 5.

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

«Art. 3. – Il coefficiente unitario di tassazione (t) è calcolato dividendo il costo dei 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 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, nonchè 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'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, 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 nonchè 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 dallAzienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale».

È approvato.

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.

Art. 8.

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

«Art. 9. – Presso il Ministero dei trasporti è istituita una commissione presieduta dal Ministro dei trasporti o da un Sottosegretario da lui delegato e composta dai seguenti membri:

un membro del Consiglio superiore dell'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'Azienda autonoma di assitenza al volo per il traffico aereo generale.

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 dei 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 dei trasporti ne stabilisce l'ammontare in base alle disposizioni vigenti.

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».

È approvato.

L'esame degli articoli del disegno di legge n. 894 è così esaurito.

Metto ai voti nel suo complesso il disegno di legge n. 894.

È approvato.

Avverto che, in seguito a tale approvazione, il disegno di legge n. 437 resta assorbito.

«Norme per l'aggiornamento dell'albo dei costruttori» (481), d'iniziativa dei senatori Scevarolli ed altri

«Modifiche ed integrazioni alla legge 10 febbraio 1962, n. 57, concernente istituzione dell'Albo nazionale dei costruttori» (920)

(Rinvio della discussione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: «Norme per l'aggiornamento dell'albo dei costruttori» e «Modifi-

che ed integrazioni alla legge 10 febbraio 1962, n. 57, concernente istituzione dell'Albo nazionale dei costruttori».

Invito il senatore Pagani a svolgere la sua relazione.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, colleghi, in considerazione della concomitanza dei lavori dell'Assemblea e dato che intendo presentare ai disegni di legge in oggetto alcune modifiche, proporrei il rinvio della discussione degli stessi ad altra seduta.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori terminano alle ore 16,10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO