

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

10° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 APRILE 1977

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« 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)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 145, 146, 150 e passim
DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti	151, 152
GUSSO (DC), relatore alla Commissione	145
	150, 151
MOLA (PCI)	153
SANTONASTASO (DC)	150
SGHERRI (PCI)	147, 150, 151 e passim

La seduta ha inizio alle ore 12,25.

MELIS, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE

« 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) (Discussione e rinvio).

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

Prego il senatore Gusso di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

GUSSO, relatore alla Commissione. Si tratta in sostanza di un disegno di legge, proposto dal Governo e già approvato dalla Camera dei deputati, con il quale viene disciplinata la materia relativa all'istituzione di una tassa per l'uso delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea, e cioè la radio-assistenza in rotta. Ri-

cordo brevissimamente come è regolata la questione in sede internazionale.

Dell'argomento se ne è occupata l'organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) la quale, attraverso un gruppo di esperti, ha preso in esame numerose possibilità di imposizione della tassa: una tassa forfettaria, una tassa basata sulla distanza e sul peso dell'aeroplano, oppure, nel caso in cui questa tassa dovesse far carico sui passeggeri, una sovratassa sul prezzo del biglietto. È prevalso l'orientamento secondo cui la tassa si basa sulla distanza e sul peso, considerato questo come indice di produttività dell'aeroplano. Tuttavia l'organismo di cui sopra non ha rivolto una specifica raccomandazione circa le regole da adottare, per cui non esiste un sistema unico valido per tutto il mondo. Alcuni paesi impongono proprie tasse con sistemi diversi e, in alcuni casi, trattano direttamente con le compagnie aeree, senza passare attraverso lo Stato alle quali queste compagnie appartengono. Gli stati membri di un'altra organizzazione che si chiama Organizzazione interstatale per il controllo del traffico, ed è detta Eurocontrol, alla quale aderiscono in linea di massima i paesi del Mercato comune esclusa l'Italia, fin dal 1971 hanno imposto questa tassazione. Il problema si pone evidentemente anche per l'Italia, perchè oggi avviene che tutti i vettori nazionali pagano quando operano negli Stati in cui è prevista la tassa, mentre i vettori di paesi in cui questa tassa è prevista non pagano quando operano in Italia. È perciò necessario trovare un sistema che ristabilisca un certo grado di equità, anche al fine di evitare illecite concorrenze.

Un'altra necessità che si appalesa opportuna, anzi indispensabile, è quella di reperire nuove entrate per coprire la spesa che è stata valutata nel 1972, secondo la relazione al disegno di legge presentato alla Camera, in 11 miliardi di lire per migliorare, ammodernare e potenziare il servizio. Il Ministero dei trasporti ha da tempo istituito una apposita commissione interministeriale la quale, attraverso un proprio gruppo di lavoro, ha proposto al Ministro un sistema che è, appunto, quello introdotta

nel disegno di legge in esame. In sostanza il calcolo della tassa si basa su una formula che è stata adottata dall'organismo cui ho accennato precedentemente, l'Eurocontrol, e che è poi in linea con la tassazione prevista dall'organizzazione internazionale. Questa formula si basa — senza entrare nei dettagli — sulla distanza percorsa dallo aeroplano e sul peso dello stesso; la distanza percorsa dal momento in cui l'aereo entra nello spazio aereo nazionale all'aeroporto di arrivo o viceversa, e, nel caso in cui non vengano effettuati scali, la distanza percorsa dall'aereo dal momento in cui entra nello spazio aereo a quello in cui ne esce. Inoltre, viene tenuto conto del peso dell'aeromobile.

Gli articoli 2, 4, 5 e 6 stabiliscono i modi per determinare i vari coefficienti attraverso cui si perviene alla formulazione della tassa. Inoltre, al terzo comma dell'articolo 3 viene stabilita una gradualità nella fissazione della tassa: si prevede cioè che per i primi dieci anni dall'entrata in vigore della legge il calcolo della tassa può essere effettuato sulla base di una quota del costo totale non inferiore al 50 per cento della spesa sostenuta dallo Stato. Tale gradualità viene introdotta per adeguare la tassa all'andamento del traffico nello spazio aereo nazionale ed alle variazioni che eventualmente possono intervenire in questa tassazione negli altri paesi. L'articolo 7 elenca gli aeromobili che sono esenti dalla tassa; gli altri articoli regolano le modalità di accertamento, riscossione, versamento, stabilimento di una sovratassa nel caso di omesso o ritardato pagamento, le responsabilità del proprietario dell'aereo e quelle di chi esercita il servizio, e le controversie.

Questo, in sintesi molto breve, il contenuto del disegno di legge, di cui mi sembra opportuno caldeggiare l'approvazione al fine di potere arrivare ad allineare anche il nostro paese con gli altri del Mercato comune e per poter coprire le spese che finora lo Stato sostiene per questo servizio, oltre che per migliorare il servizio stesso.

P R E S I D E N T E. Ringrazio il senatore Gusso per la sua relazione, e dichiaro aperta la discussione generale.

S G H E R R I. Come tutti ricorderanno, noi comunisti abbiamo chiesto alcune settimane fa il rinvio della discussione del disegno di legge che ora stiamo esaminando, perchè sentivamo il bisogno di un periodo di riflessione onde approfondire alcuni aspetti della stessa. Ciò non toglie che il Gruppo comunista valuti adeguatamente l'importanza di questo provvedimento e riconosca al Governo il merito di supplire ad un ritardo annoso rispetto ad altri governi, ritardo che è costato fino ad oggi al nostro erario decine di miliardi di mancate entrate, che hanno rappresentato altrettanti regali per una serie di paesi membri del Mercato comune aderenti all'Eurocontrol, in cui la tassa è già in vigore da diversi anni. È infatti da rilevare che i vettori della nostra compagnia di bandiera pagano la tassa quando sorvolano questi paesi, mentre i vettori stranieri che volano sul nostro paese non pagano alcuna tassa, cosa che avviene dal 1971.

La legge in esame è quindi importante, e noi ne rileviamo la necessità e l'urgenza, proprio perchè tutela e difende gli interessi del nostro paese. Ci sarebbe da sottolineare — io ne accennerò soltanto — il fatto gravissimo che, attraversando il nostro paese una crisi economica della portata che tutti conosciamo, per diversi anni noi abbiamo rinunciato a queste entrate. Bisogna anche rilevare, e comprenderne fino in fondo il significato, che soltanto nel 1972 — e senza dubbio oggi i costi sono aumentati — le spese per il servizio di radio assistenza a carico del nostro paese sono ammontate ad 11 miliardi e 375 milioni di lire. Bisogna anche rilevare che, con l'applicazione di questa tassa, avremo un aumento di entrate, con cui potremo migliorare la nostra attrezzatura per la radio assistenza, e quindi ottenere quella auspicata maggiore sicurezza del volo sul nostro territorio.

Esaminando nel concreto il disegno di legge, non possiamo non comprendere la necessità di proteggere, anzi di privilegiare, la nostra compagnia di bandiera. E dico questo a scanso di equivoci, perchè nessuno pensi che le critiche che rivolgeremo al provvedimento tendano a sottovalutare il

valore e l'importanza di favorire lo sviluppo della nostra compagnia. Però questo si deve fare, e si può fare, in un modo diverso da come il provvedimento nei fatti prevede.

Anzitutto credo che sia necessario difendere la dignità del nostro paese; e bisogna anche domandarsi se, pur volendo tutelare e privilegiare la compagnia di bandiera, gli interessi di quest'ultima vengano prima di quelli generali del paese e della tutela della sua dignità. L'articolo 7 del provvedimento, invece, stabilisce che sono esentati dal pagamento della tassa di cui all'articolo 1 gli aeromobili stranieri, sia di Stato che privati, sotto condizione di reciprocità. In parole concrete, ciò significa non far pagare la tassa alle compagnie straniere di quegli Stati che altrettanto faranno nei confronti della nostra compagnia di bandiera. E poichè si prevede che il raggiungimento di questo accordo non sarà facile, si ricorre al marchingegno di stabilire che la legge entrerà in vigore nove mesi dopo la sua pubblicazione (articolo 14). Siamo quindi di fronte a un provvedimento che si attua con sei anni di ritardo nei confronti degli altri paesi, ma che entrerà in vigore nove mesi dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*. Nel frattempo è presumibile, secondo gli estensori del disegno di legge, che gli accordi di reciprocità saranno firmati, cosicchè di fatto, per quanto riguarda la riscossione della tassa, la legge non avrà pratica attuazione. Ma c'è di più: nella relazione al progetto di legge, presentato dal Governo, si legge che « nella prima fase di attuazione della legge, per la determinazione annuale dell'aliquota del costo totale che si andrà a recuperare, si terrà conto della necessità di temperare le due diverse esigenze di non gravare eccessivamente il bilancio delle compagnie di navigazione aerea nazionali e altresì di non creare un eccessivo divario tra quanto i nostri vettori pagano all'estero e quanto si pagherà in Italia per effetto dell'entrata in vigore della legge ». Da ciò si deve presumere che i paesi che hanno attuato la normativa prima di noi, cioè dal 1971, nella prima fase di attuazione hanno giustamen-

te stabilito una misura più elevata della tassa per recuperare le spese di impianto e di manutenzione della radioassistenza; dopo di che evidentemente la misura tende a decrescere. I nostri vettori hanno quindi pagato la tassa nella misura fissata dai vari paesi, cioè in una misura più elevata, per cui la reciprocità di fatto significa che mentre le compagnie straniere non pagheranno, per esempio, dieci, noi non pagheremo cinque. La reciprocità pertanto, nella sostanza, si tradurrà in un vantaggio per i vettori stranieri.

C'è poi un problema generale. Bisogna infatti considerare che i nostri aerei volano in un numero e per percorrenze inferiori a quelli delle compagnie straniere che volano in Italia. La nostra compagnia di bandiera ha un parco di 72-80 aerei, e non tutti volano su rotte internazionali; i voli *charters* organizzati dalla nostra compagnia e dalle altre società italiane sono in numero infinitamente inferiore a quelli che vengono effettuati dalle compagnie straniere nel nostro paese. Non esito a dire — e credo di essere in difetto — che il rapporto è tra 9 e 15 contro 1 del nostro paese. Basti pensare alle due o tre compagnie americane che volano su tutto il nostro paese, mentre noi voliamo soltanto sino a New York, Boston e Filadelfia in virtù — come tutti sappiamo — di un accordo-capestro che, unico paese europeo, limita il raggio di volo della nostra compagnia sugli Stati Uniti.

E allora la domanda che ci dobbiamo porre, e che parte dalla esigenza — sentita da ciascuno di noi — di tutelare gli interessi del nostro paese, è perchè dobbiamo dare questa reciprocità, in virtù della quale dovremo incassare meno e fare regali alle compagnie e ai vettori stranieri. Si dirà che in questo modo aiutiamo l'*Alitalia*, che sulla base della reciprocità non pagherà nessuna tassa volando sui territori stranieri. Ma ritengo che si possa trovare un modo diverso di aiutare l'*Alitalia*. Non applicando la reciprocità, l'introito che ricaveremo dall'applicazione della tassa sarà tale da poterci permettere di aiutare la nostra compagnia e, anche, di riservare all'erario

una notevole quantità di denaro, quanto mai necessario in considerazione delle esigenze di investimenti per la radioassistenza. Troviamo perciò un altro modo per aiutare l'*Alitalia*, non rinunciando a un incasso maggiore che va a vantaggio della nostra economia e della necessità di potenziare i servizi di assistenza.

Qualcuno potrebbe però osservare — ed è un interrogativo che ha un notevole peso e che non può non farci riflettere — che potremmo trovarci di fronte a un ricatto delle compagnie straniere. Ma la dignità del nostro paese ci impone di respingere un ricatto del genere. E, inoltre, una simile minaccia sarebbe nella pratica possibile? È possibile che gli stranieri che vengono a visitare l'Italia possano pensare di sbarcarsi il viaggio con compagnie che, invece di trasportarli direttamente a Venezia, a Roma, a Napoli, li facciamo scendere a Madrid, a Ginevra, a Bruxelles? Non credo che l'eventuale minaccia abbia possibilità di essere messa in pratica, perchè gli interessi concreti delle compagnie aeree straniere verrebbero gravemente colpiti. E questa ipotetica minaccia dovrebbe essere recisamente respinta anche in considerazione delle possibilità di sviluppo che la nostra compagnia di bandiera potrebbe acquisire.

Un'altra osservazione riguarda sempre l'articolo 7, nel quale si stabilisce che sono esentati dal pagamento della tassa gli aeromobili fino al peso massimo al decollo di chilogrammi 2000. Anche in questo caso occorre porsi la domanda del perchè di questo particolare trattamento. Si tratta di aerei privati e ognuno di noi sa benissimo che chi possiede un aereo di questo tipo non è certamente nè un metallurgico, nè un marittimo, nè un dipendente dello Stato.

Noi, però, invitiamo queste persone a venire in Italia come se fosse il paese di Bengodi. C'è una crisi economica, facciamo appelli per l'austerità, chiamiamo gli italiani ai sacrifici e nello stesso tempo invitiamo gli stranieri a venire nei nostri grandi alberghi, magari con il loro aereo personale, per il quale siamo pronti ad offrire la assistenza aerea gratis. Ma tutto questo è consona alla realtà del nostro paese? Ri-

sponde tutto ciò all'ansia di rinnovamento, di moralità, di uguaglianza di fronte alla legge dei nostri cittadini? Io credo non si possano, in una situazione come la nostra, effettuare deroghe di questo tipo.

L'articolo 8 recita: « Con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento, la riscossione e il versamento all'Erario della tassa di cui all'articolo 1 ». La genericità di questo articolo balza agli occhi. Non capisco perchè non si faccia uso dell'Eurocontrol. Si dice che costa troppo. È una cosa, comunque, che potremmo considerare per il futuro. Ma mi domando ancora perchè in questo disegno di legge non si faccia riferimento al ruolo che dovrebbe svolgere la direzione generale dell'aviazione civile. Non c'è bisogno di impiantare nuovi uffici, di assumere nuovo personale. C'è la direzione generale dell'aviazione civile che ha un suo apparato, un suo organico ed è qualificata per assolvere questo compito. Basta considerare come si deve svolgere l'accertamento di questa tassa, e quindi la sua riscossione e il versamento all'erario per rendersi conto che è Civilavia che deve provvedere al controllo. Il controllo e l'assistenza al volo avvengono attraverso le torri di controllo che registrano ogni fase del volo e guidano gli aerei. Le torri di controllo emettono dei documenti nei quali sono registrati una serie di dati, tra i quali anche l'entrata e l'uscita dell'aereo dallo spazio italiano. Questi atti sono già in possesso di Civilavia, che ha così già tutto il materiale su cui lavorare per determinare la tassa dovuto da ciascun aereo. Resterebbe da stabilire l'entità della tassa e adeguare le strutture che già ci sono per questo compito. Per questo sarebbe opportuna una minore genericità dell'articolo 8, che dovrebbe invece fare esplicito riferimento all'assegnazione a Civilavia del compito dell'accertamento e della riscossione della tassa.

In conclusione, noi crediamo che per la importanza e l'urgenza della legge, affinché questa sia giusta e operante, in modo che il nostro paese possa avere quel che dove-

rosamente gli spetta, siano necessari alcuni emendamenti. Alcuni colleghi potrebbero obiettare che si perde altro tempo, che si rinvia e che quindi noi finiamo per contraddirci se riconosciamo l'urgenza e l'importanza della legge e nello stesso tempo la rinviando. Ma in questo caso non credo si debba perdere altro tempo, perchè fra gli emendamenti che proponiamo ce n'è uno che prevede l'entrata in vigore della legge un mese o due mesi dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*. Guadagneremmo, addirittura, sette mesi sui tempi attuali con una rapida applicazione della legge.

Si potrebbe anche aggiungere, maliziosamente, che noi comunisti alla Camera questa legge l'abbiamo approvata, mentre ora cambiamo idea. Ma proprio questo fatto dovrebbe tranquillizzarvi, dovrebbe dimostrarvi che noi comunisti siamo persone che riflettono, che ragionano, senza paraocchi, e che possono sbagliare. Non abbiamo difficoltà a riconoscere di aver riesaminato con un'analisi meglio approfondita questo disegno di legge e di essere arrivati alla conclusione che è giusto modificarlo, secondo le linee che ho ora esposte. Quello che conta è di vedere tutti insieme qual è la via migliore per tutelare gli interessi e la dignità del nostro paese. Io credo, e mi auguro, che questo spirito sia condiviso da tutti.

Questi gli emendamenti che proponiamo. All'articolo 7 bisognerebbe sopprimere la frase: « gli eromobili fino al peso massimo al decollo di chilogrammi 2.000 ».

Propongo, inoltre, di sostituire la frase « gli aeromobili stranieri, sia di Stato che privati, sotto condizione di reciprocità » con la seguente: « gli aeromobili stranieri di Stato sotto condizione di reciprocità ». Perchè è evidente che il giorno in cui Carter e Breznev con gli aerei di Stato vengono in Italia e Leone e Andreotti vanno con l'aereo di Stato a Washington e a Mosca non debbano pagare la tassa.

All'articolo 8 dovremmo aggiungere: « Il Ministro dei trasporti per l'espletamento delle funzioni previste dal presente articolo utilizza la Direzione generale dell'aviazione civile ».

All'articolo 14, infine, propongo che invece di « nove mesi » di dica « un mese » o « due mesi ». Non posso stabilire ora un tempo preciso, perchè non so quanto ne occorrerà per mettere in grado Civilavia di assolvere questo compito. Ritengo, tuttavia, che due mesi possano essere sufficienti; in questo modo guadagneremmo sette mesi sui tempi previsti attualmente.

SANTONASTASO. Vorrei sapere dal rappresentante del Governo i motivi che hanno spinto il Governo stesso a presentare questo disegno di legge con sette anni di ritardo. Ritengo che la politica seguita sia stata suggerita dalla volontà di favorire il turismo, perchè altre motivazioni non saprei trovare. Indubbiamente, ai rilievi fatti dal senatore Sgherri si potrebbe contrapporre soltanto questa condizione di favore che l'Italia ha voluto offrire agli altri paesi stranieri per ridurre, non facendo pagare la tassa, le spese di trasporto dei turisti.

Per quanto poi riguarda l'entità della tassa, che il disegno di legge prevede nel 50 per cento della spesa relativa, sempre ammesso che si sia del parere di modificare il provvedimento e rinviarlo alla Camera, io penso che essa dovrebbe invece essere valutata sulla media delle tasse stabilite negli altri paesi. In sostanza, se applichiamo la tassa facendola risultare, per i primi dieci anni, rispondente al 50 per cento degli oneri che gravano sullo Stato, potremmo imporre una cifra che potrebbe essere maggiore o minore di quella che gli altri paesi applicano per lo stesso servizio, mentre invece io penso che, per un uguale servizio, dovremmo stabilire una tassa che sia più o meno pari a quella degli altri paesi, e quindi applicarla sulla media che viene pagata nei paesi nei quali è in vigore.

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

GUSSO, *relatore alla Commissione*. Il senatore Sgherri mi ha preceduto, perchè, con la solita maliziosità toscana, ha detto che alla Camera la sua parte politica

aveva approvato questo provvedimento. Certamente non mi soffermo su questo aspetto, perchè è giusto che ci sia una rimeditazione e una riflessione nel secondo ramo del Parlamento, ed anche dei cambiamenti, ove siano necessari. Mi consenta però il collega Sgherri di dire che portare avanti questioni di dignità nazionale o cose di questo genere mi sembra eccessivo, per cui mi soffermerò solo su quegli aspetti sui quali penso di poter dire una parola, rimettendomi al Governo per le altre questioni.

Sulla questione della reciprocità, se leggo l'ultimo comma dell'articolo 7, credo di interpretarla nel senso che essa dovrà valere per lo stesso numero di aeromobili: cioè, se noi muoviamo 50 aeromobili e gli altri ne muovono 500, devo ritenere che la reciprocità debba valere per i 50. Su questo sarebbe opportuno avere qualche chiarimento da parte del rappresentante del Governo.

SGHERRI. La sua osservazione ha un fondamento, ma io sostengo che questa è una normale partita amministrativa. Si sa benissimo che, fra aziende che sono in rapporti commerciali, se c'è una differenza di prestazione, la si pareggia con gli scambi. Non c'è perciò bisogno di un articolo di legge per stabilire la reciprocità.

GUSSO, *relatore alla Commissione*. Trovo però molto pericoloso escludere, come propone il senatore Sgherri, i privati dalla condizione di reciprocità, perchè noi siamo un paese molto frequentato dai turisti, per cui mi sembra siano da valutare le condizioni di reciprocità in relazione agli interessi generali del paese. Può darsi che sia giusto quello che dice Santonastaso, che cioè le ragioni per cui non è stata applicata la tassa in questi anni in cui, invece, negli altri paesi questa veniva applicata, non siano dipese da una forma di ignavia, oso sperare, ma che si sia addossato allo Stato questo servizio che, pur non essendo perfetto, ha tuttavia un suo costo, al fine di favorire il traffico aereo che è, sì, commerciale, ma anche, per molta parte, di carattere turistico, affinchè cioè i vettori stra-

nieri abbiano un incentivo ad effettuare scali in Italia. Comunque, su questo penso che il rappresentante del Governo ci possa fornire qualche delucidazione.

Mi soffermerei invece sull'aspetto relativo agli aerei da due tonnellate. Non vorrei che arrivassimo, per una giusta e sacrosanta ragione come quella della regolamentazione dei motoscafi da diporto, con la quale, per evitare le bandiere-ombra, abbiamo in pratica allontanato tale tipo di navigazione dal nostro paese, allo stesso risultato. Non so infatti quanti siano gli aerei da turismo di carattere privato rientranti in questa categoria di peso che frequentano i nostri aeroporti, ma mi pare opportuno incentivare il loro scalo nei nostri aeroporti. E non si adduca il motivo specioso per cui, essendo noi un paese in condizioni di austerità, non dovremmo permettere cose di questo genere. In fondo gli stranieri i propri soldi li spendono come vogliono: se possiamo trascinarli nel nostro paese a portare valuta pregiata, anche se adoperano il loro aereo privato, sono cose delle quali io non mi scandalizzo.

S G H E R R I . Ma noi prestiamo un servizio: lo paghino.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* A me sembra opportuno facilitare per quanto possibile questa forma di turismo.

L'ultimo punto cui vorrei accennare è quello relativo al potenziamento della direzione generale dell'aviazione civile. Nell'altro ramo del Parlamento è stato approvato, mi sembra alla unanimità, un ordine del giorno in questo senso, e quindi, salvo diverso avviso del rappresentante del Governo, ritengo che, se esistono difficoltà nell'inserire nel disegno di legge in esame un emendamento che faccia specifico riferimento all'utilizzazione della direzione generale dell'aviazione civile, si possa ripiegare su una tale forma di raccomandazione. Comunque, mi rimetto alle considerazioni del Governo.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Cercherò di

rispondere possibilmente a tutte le osservazioni che sono state fatte. Questa legge viene presentata effettivamente con notevole ritardo; dobbiamo però dire che c'è stata una scelta di natura politica per evitare di applicare ad un paese che richiama turismo una tassa che in qualche maniera potesse scoraggiare l'uso dei nostri aeroporti da parte degli aeromobili stranieri. È una considerazione che dobbiamo costantemente tenere presente ogni volta che, anche in via amministrativa, dobbiamo decidere, ad esempio, sulle tariffe dei biglietti aerei o su quelle per l'uso dei servizi aeroportuali. È la stessa questione che ci siamo posti quando abbiamo deciso, con legge approvata nello scorcio finale della trascorsa legislatura, l'aumento dei diritti aeroportuali sui nostri aeroporti.

Ricordo che già nello scorcio della passata legislatura un analogo disegno di legge stava per essere presentato dal Governo. Il ritardo ha una sua giustificazione: sono state cioè intrattenute da parecchio tempo trattative per verificare se non fosse opportuno affidare all'Eurocontrol un sistema che tutti avremmo gradito fosse subito assunto dal nostro paese, ma che allo stato dei fatti abbiamo ritenuto di dover tralasciare, anche per una valutazione di natura economica. La provvigione che l'Eurocontrol fa pagare si ritiene che sia perlomeno più consistente — e lo ritengono anche altri paesi — di quanto in realtà non sarebbe il costo del servizio se direttamente esercitato in Italia. Perché si aggiungono questi nove mesi di ritardo? Per la verità il Governo aveva proposto un anno di tempo per l'entrata in vigore della legge, per due considerazioni: anzitutto, per avere il tempo di organizzarsi, in quanto vanno raccolti i dati, organizzato un ufficio, determinata tutta una serie di operazioni che necessariamente richiedono un certo tempo; inoltre abbiamo tenuto conto del fatto che si tratta sempre di applicare una tassa rispetto a compagnie aeree anche straniere che hanno programmato i loro voli in Italia, normalmente anticipati sulle stagioni di un certo periodo di tempo, per cui sembrava

— e sembra ancora, al Governo ed a me — ingiusto che improvvisamente una compagnia straniera, la quale ha programmato i suoi voli, si trovi di fronte a variazioni che inevitabilmente si ripercuoterebbero sempre sul servizio. Si è cioè tenuta presente una ragione di gradualità, la stessa che ci ha fatto introdurre il meccanismo dell'applicazione integrale nell'arco di dieci anni, sia pure partendo da un minimo del 50 per cento — cioè, grosso modo, la quota applicata dagli altri paesi —, lasciando alla discrezionalità successiva del Governo di stabilire l'aliquota caricabile in ragione del traffico aereo e sulla base delle conseguenze che verificheremo in Italia, in relazione a quanto fatto all'estero. Non è, quindi, che negli altri paesi abbiano applicato una forte tassa all'inizio per poi ridurla successivamente: vi è stata una graduazione progressiva, partendo, se non erro, dal 30 per cento, mentre noi partiamo sostanzialmente dal 50 per cento.

S G H E R R I . Non è avvenuto così dappertutto. Qualche paese è partito anche dal 50 per cento.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è che questo sposti le nostre considerazioni.

È stato chiesto perchè non ci si affidi esplicitamente a Civilavia. Per la verità il Governo aveva elaborato un articolo in questo senso, ma la Camera ha ritenuto di limitare la questione ad un ordine del giorno che impegnava il Governo stesso, e che questo ha considerato senz'altro impegnativo, giudicando che una definizione legislativa avrebbe in futuro, in presenza di eventuali modificazioni, implicato il ricorso ad un nuovo provvedimento. All'organizzazione di un ufficio provvederà il Ministero, in relazione alle sue facoltà, alle sue possibilità di organizzazione interna, senza bisogno di ricorrere ad una legge. Tra l'altro speriamo di presentare quanto prima un provvedimento di riforma della direzione generale dell'aviazione civile.

Ad ogni modo, sulla questione ci rimettiamo alle decisioni della Commissione.

Per quanto riguarda l'emendamento all'articolo 7, alla Camera se ne è discusso a lungo, risolvendo — ed io continuo a ritenerlo giusto — in senso negativo la questione della soppressione dei due alinea. Il limite dei 2.000 chilogrammi è assai diffuso nei paesi stranieri ai fini dell'esenzione della tassa di sorvolo; ora mi sono posto anch'io il problema del tipo di tali aerei: in realtà si tratta dei più piccoli in circolazione, che normalmente viaggiano con volo a vista e quindi non utilizzano se non in minima parte le attrezzature di radioassistenza. Invece la soppressione dell'alinea comporterebbe una organizzazione di controllo forse più pesante della tassa che si andrebbe a percepire, tenendo conto della formula che viene applicata per la gestione della tassa stessa.

Quindi, un giusto ma astratto criterio di generalità di applicazione della legge si scontra con considerazioni di natura pratica, potendosi oltretutto determinare un'eccezione di giustizia in altra direzione: ci si potrebbe cioè chiedere se sia giusto imporre una tassa per l'uso di attrezzature a chi, in realtà, nella stragrande maggioranza dei casi non le usa.

Per quanto riguarda la reciprocità, apprezzo la ferma e puntuale difesa della dignità nazionale fatta dal senatore Sgherri; però credo che la dignità sia legata non tanto al fatto della possibilità di una reciprocità quanto al fatto — e su questo penso che il senatore Sgherri non possa che essere d'accordo — che il Governo, nelle trattative internazionali, sia in grado di usare la sua facoltà in materia in maniera dignitosa. Non vedo perchè si debba ineluttabilmente immaginare che il Governo italiano incarichi di trattare delle persone così prive di dignità da utilizzare i nove mesi di tempo previsti dal provvedimento per la sua entrata in vigore (giuro che nessuno di noi aveva pensato che tale periodo fosse stato previsto per gli scopi immaginati dal senatore Sgherri) allo scopo esclusivo di favorire le compagnie straniere; anzi, nel proporre l'opportunità di tale esenzione, si è portato come esempio non tanto il caso delle forti potenze quanto quello delle più

deboli: se andiamo ad aprire un nuovo mercato, soprattutto nei paesi del Terzo Mondo, che normalmente non applicano questa tassa non avendo neanche le attrezzature ed i modi per applicarla, dobbiamo creare un incentivo, almeno in via iniziale, all'apertura di relazioni di traffico aereo con il nostro paese. È un fatto certo, comunque, che sarà usata discrezionalmente non tanto dall'Amministrazione dei trasporti quanto da quella degli affari esteri, probabilmente in una miscellanea di rapporti internazionali che non avrà tutte le volte attinenza col trattato di trasporto aereo. Chi esclude che il Ministero degli affari esteri, in una trattativa complessa, possa utilizzare questa facoltà per avere in cambio qualcos'altro, anche in settori diversi da quello del trasporto aereo? A me pare dunque che la motivazione ipotizzata dal senatore Sgherri non possa che essere respinta dal rappresentante del Governo, rappresentando un'ipotesi assurda.

Mi dispiace, in conclusione, di non aver sostanzialmente accolto nessuna delle due indicazioni e di dover invece concludere proponendo un emendamento o chiedendo un atto interpretativo da parte del Senato. All'articolo 5 si parla di « piano di volo corrente », ed è sembrato giusto accogliere tale formula, diversa da quella iniziale, che parlava solo di piani di volo, trattandosi di una formula comune nella terminologia tecnica del settore. Va per altro detto che nella terminologia internazionale il piano di volo corrente è quello che si elabora di volta in volta, comprese anche le eventuali modificazioni legate alle condizioni atmosferiche o alle rotte; si tratta quindi di una locuzione esatta quando si parli di voli singoli, ma che potrebbe, per il motivo testè esposto, determinare qualche difficoltà nell'applicazione della legge. Le compagnie aeree le quali gestiscono voli di linea presentano piani di volo stagionali, sui quali viene fatta la tassazione in tutti gli altri paesi.

Non so se sia necessario procedere ad un emendamento sopprimendo la parola « corrente », oppure fornire una interpretazione della disposizione legislativa nel senso da

me precisato. Certo, mi rendo conto che si tratta di una interpretazione un po'... tirata per i capelli!, ma se servisse ad evitare il ritorno del disegno di legge alla Camera, potrebbe essere una via da seguire. Comunque mi affido alla valutazione della Commissione.

M O L A . Signor Presidente, considerato che sono stati proposti degli emendamenti che potrebbero comportare anche una esigenza di riflessione e di consultazione con gli organismi che sono chiamati a collaborare per l'applicazione di questa legge, non sarebbe opportuno rinviare l'esame degli articoli ad altra seduta?

S G H E R R I . Per sgombrare il terreno da certi equivoci dico subito al Sottosegretario che il problema non è di fiducia nei confronti di questo o quel componente del Governo. Il problema è se nel disegno di legge debba essere prevista una condizione di reciprocità; nè le nostre obiezioni sono state smentite dalla risposta fornita dal Governo. Noi continuiamo a dire che, con la reciprocità, ci rimettiamo molti miliardi, perchè mentre è noto che il parco dell'Alitalia oscilla da un minimo di 72 a un massimo di 80 aerei, non tutti impegnati sulle rotte internazionali, non si sa quanti siano gli aeromobili stranieri che volano sull'Italia e che usano dei mezzi di assistenza al volo italiani, anche se è certo che sono in numero notevolmente superiore.

Possiamo riflettere quanto ci pare, ma la realtà è questa: se vogliamo, in un momento delicato come l'attuale, rinunciare o meno a un notevole numero di miliardi. Questo è il punto.

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.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 13,45.