SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

N. 2108-A

RELAZIONE DELLA 3ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI, EMIGRAZIONE)

(RELATORE BONANSEA)

Comunicata alla Presidenza il 5 dicembre 1995

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Adesione della Repubblica italiana alla Convezione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL), firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960, e Atti internazionali successivi

presentato dal Ministro degli affari esteri
di concerto col Ministro di grazia e giustizia
col Ministro del bilancio e della programmazione economica
col Ministro delle finanze
col Ministro del tesoro
col Ministro della difesa
e col Ministro dei trasporti e della navigazione

(V. *Stampato Camera n.* **2294**)

approvato dalla Camera dei deputati il 14 settembre 1995

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 15 settembre 1995

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1900)

INDICE

Relazione ..... *Pag.* 3

Pareri:

- della 1ª Commissione permanente ..... » 5
- della 5ª Commissione permanente ..... » 6

Testo del disegno di legge ..... » 7

ONOREVOLI SENATORI. – La Convenzione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL) è stata stipulata il 13 dicembre 1960 al fine di rafforzare la cooperazione nel settore della navigazione aerea e di organizzare in comune i servizi del traffico aereo nello spazio aereo superiore, al di sopra dei 20.000 piedi di altitudine.

L'Italia, pur collaborando ai lavori preparatori, non la sottoscrisse per motivi istituzionali in quanto la responsabilità dei servizi del traffico aereo era affidata all'Aeronautica militare. Con il decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, la responsabilità venne assegnata all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG), sottoposta alla vigilanza del Ministro dei trasporti.

Con la legge n. 411 del 1977, modificata dalla successiva legge n. 25 del 1985, e con il decreto-legge n. 77 del 1989 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 1989, è stata istituita una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta.

Le modificazioni delle norme del sistema italiano hanno permesso la domanda di adesione del nostro Paese al sistema EUROCONTROL.

Il disegno di legge reca l'adesione dell'Italia alla Convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea ed Atti internazionali successivi. Venne presentato un analogo disegno di legge nella XI legislatura, ma non fu approvato definitivamente dalla Camera dei deputati, poichè ebbe termine la legislatura. In seguito la Camera dei deputati ha approvato il presente disegno di legge, ripresentato dal Governo, e lo ha trasmesso il 15 settembre 1995.

Il presente disegno di legge ha ottenuto in sede consultiva i pareri favorevoli della 1ª (4 ottobre 1995) e della 2ª Commissione (22 novembre 1995) mentre la 4ª Commissione ha dato parere favorevole con osservazioni affinchè sia mantenuta l'esenzione dal pagamento delle tariffe in terminale per i voli di Stato e per i voli militari così come previsto dalla legislazione vigente (29 novembre 1995) e la 5ª Commissione ha dato parere favorevole con osservazioni affinchè gli oneri siano coperti dalle tariffe percepite dalla AAAVTAG (21 novembre 1995).

Mentre gli articoli 1 e 2 riguardano l'autorizzazione alla adesione e l'ordine di esecuzione, l'articolo 3, in particolare, attribuisce ad EUROCONTROL la fissazione e la riscossione delle tariffe di rotta sulla base dei costi nazionali prevedibili, da determinare con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

L'articolo 4 individua le esenzioni in materia di tariffe di rotta, rinviando alle procedure previste dalla Commissione allargata ai sensi degli articoli 3, comma 2, e 6 dell'Accordo multilaterale ed aggiungendo l'esonero per gli aeromobili di proprietà dello Stato e per i voli di addestramento per equipaggi.

L'articolo 5 reca l'autorizzazione al Governo a dare incarico ad EUROCONTROL di svolgere le mansioni relative all'accertamento, l'esazione, la contabilizzazione ed il recupero dei crediti dei diritti di terminale.

L'articolo 6 reca una generica abrogazione delle norme nazionali incompatibili con quelle in esame.

L'articolo 7 pone a carico dello Stato gli oneri derivanti dalle esenzioni previste all'articolo 4 che sono valutate in 7 miliardi di lire. Tale onere è reperito nel capitolo del bilancio del tesoro n. 4640, che reca la contribuzione di equilibrio annualmente corrisposta all'AAAVTAG. Il contributo annuo di partecipazione ad EUROCONTROL è stimato in 47 miliardi annui a decorrere dal

1995 e sarà a carico dell'AAAVTAG, che farà fronte all'impegno con gli introiti tariffari corrisposti dagli utenti. Il contributo degli Stati membri è determinato dalla Commissione permanente (l'organo di governo della Convenzione, formato dai Ministri dei trasporti e della difesa degli Stati membri che sulle questioni di maggiore rilevanza deliberano all'unanimità), e anno per anno viene recuperato attraverso le tariffe di rotta, che sono determinate da EUROCONTROL sulla base dei costi di investimento e di esercizio sostenuti dagli Stati, a cui vanno aggiunti gli oneri relativi alla quota annua di adesione versata da ciascuno Stato. È previsto un decreto di concerto fra i Ministri del tesoro e dei trasporti e della navigazione, per stabilire le modalità per la regolarizzazione dei flussi finanziari tra l'Italia e EUROCONTROL.

I compiti attuali dell'EUROCONTROL, sulla base dei protocolli menzionati in precedenza, sono individuabili come segue:

analizzare le necessità future del traffico aereo continentale e le tecnologie necessarie a soddisfarle;

adottare e sviluppare obiettivi comuni a lungo e breve termine nel campo della navigazione aerea;

promuovere politiche comuni in tema di sistemi ed equipaggiamenti di navigazione e di controllo del traffico aereo;

promuovere la formazione comune del personale nel campo tecnico, operativo e manageriale;

condurre studi, ricerche e prove per l'individuazione e la definizione delle tecnologie da adottare con la conseguente coordinazione dell'attività di ricerca e sviluppo;

contribuire con una comune ottica europea alle attività dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) sia in sede tecnica, sia a livello continentale per quanto attiene al coordinamento delle attività di aggiornamento del Piano regionale della navigazione aerea per la regione Europa-Nord Atlantico;

realizzare un piano di gestione dei flussi del traffico aereo per valutare, su scala europea e in ogni singolo settore e aeroporto, il rapporto tra capacità disponibile e domanda di traffico;

assistere gli Stati nello svolgimento dei compiti loro attribuiti nel campo della navigazione aerea.

Si sottolinea inoltre l'esigenza di norme interne per la trasformazione in tariffe delle tasse istituite con la legge n. 411 del 1977 e con il decreto-legge n. 77 del 1989, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 1989, con particolare riferimento all'applicazione di penalità ed interessi nei confronti degli utenti che abbiano adempiuto ai relativi pagamenti nei termini massimi previsti.

È importante sottolineare l'esigenza di una sollecita approvazione del disegno di legge in esame per consentire al Paese di poter onorare gli impegni internazionali a suo tempo annunciati.

BONANSEA, *relatore*

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore: MAGLIOZZI)

4 ottobre 1995

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto di competenza parere favorevole.

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)

(Estensore: MANTOVANI)

21 novembre 1995

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto di propria competenza, parere di nulla osta, nel presupposto che gli oneri previsti dal comma 3 dell'articolo 7 a carico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo siano coperti dalle tariffe percepite dalla stessa Azienda.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire alla Convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL), con relativi Allegati, firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960, al Protocollo addizionale firmato a Bruxelles il 6 luglio 1970, modificato dal Protocollo firmato a Bruxelles il 21 novembre 1978, così come emendati dal Protocollo, con tre Annessi, aperto alla firma a Bruxelles il 12 febbraio 1981, nonché all'Accordo multilaterale relativo ai canoni di rotta, con due Annessi, aperto alla firma a Bruxelles il 12 febbraio 1981.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data agli Atti internazionali di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 36 della Convenzione, introdotto dall'articolo XXXIII del Protocollo di emendamento del 12 febbraio 1981, nonché in conformità a quanto disposto dall'articolo 8 del Protocollo del 6 luglio 1970, dall'articolo 3 del Protocollo del 21 novembre 1978, dall'articolo XL del citato Protocollo del 12 febbraio 1981 e dall'articolo 28 dell'Accordo multilaterale di pari data.

Art. 3.

1. I costi sostenuti per il servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta sono determinati annualmente con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri della difesa e del tesoro, e comunicati ad EUROCONTROL ai fini della fissazione e riscossione delle tariffe obbligatorie, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera *l)*, della Convenzione, nel testo introdotto dall'articolo III del Protocollo di emendamento del 12 febbraio 1981.

Art. 4.

1. Alle tariffe di rotta si applicano le esenzioni stabilite dai competenti organi di EUROCONTROL, secondo le procedure previste dall'articolo 3, comma 2, e dall'articolo 6 dell'Accordo multilaterale del 12 febbraio 1981. Sono comunque esonerati dal pagamento delle tariffe di rotta gli aeromobili di Stato.

2. Sono inoltre esonerati dal pagamento delle tariffe di rotta i voli d'addestramento effettuati all'esclusivo scopo di ottenere, rinnovare o mantenere una licenza o abilitazione per il personale navigante.

Art. 5.

1. Ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della Convenzione, nel testo introdotto dall'articolo III del Protocollo di emendamento del 12 febbraio 1981, il Governo italiano può dare incarico ad EUROCONTROL dello svolgimento delle mansioni di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* ivi indicate.

Art. 6.

1. Le disposizioni della legge 11 luglio 1977, n. 411, e successive modificazioni, incompatibili con la presente legge cessano di avere efficacia dalla data di entrata in vigore dell'Accordo multilaterale del 12 febbraio 1981.

Art. 7.

1. Sono a carico dello Stato gli oneri derivanti dall'applicazione delle esenzioni di cui all'articolo 4, ivi comprese le spese

di contabilizzazione sostenute da EUROCONTROL, valutate in lire 7 miliardi.

2. L'onere derivante dall'applicazione del comma 1 fa carico al capitolo 4640 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995, e corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

3. È a carico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG) il contributo annuo di partecipazione ad EUROCONTROL, valutato in lire 47 miliardi annui a decorrere dal 1995, ivi compreso quello di lire 7 miliardi di cui al comma 1.

4. Con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, saranno stabilite le modalità per la regolarizzazione dei flussi finanziari tra EUROCONTROL e lo Stato italiano nonché le occorrenti modifiche.

Art. 8.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.